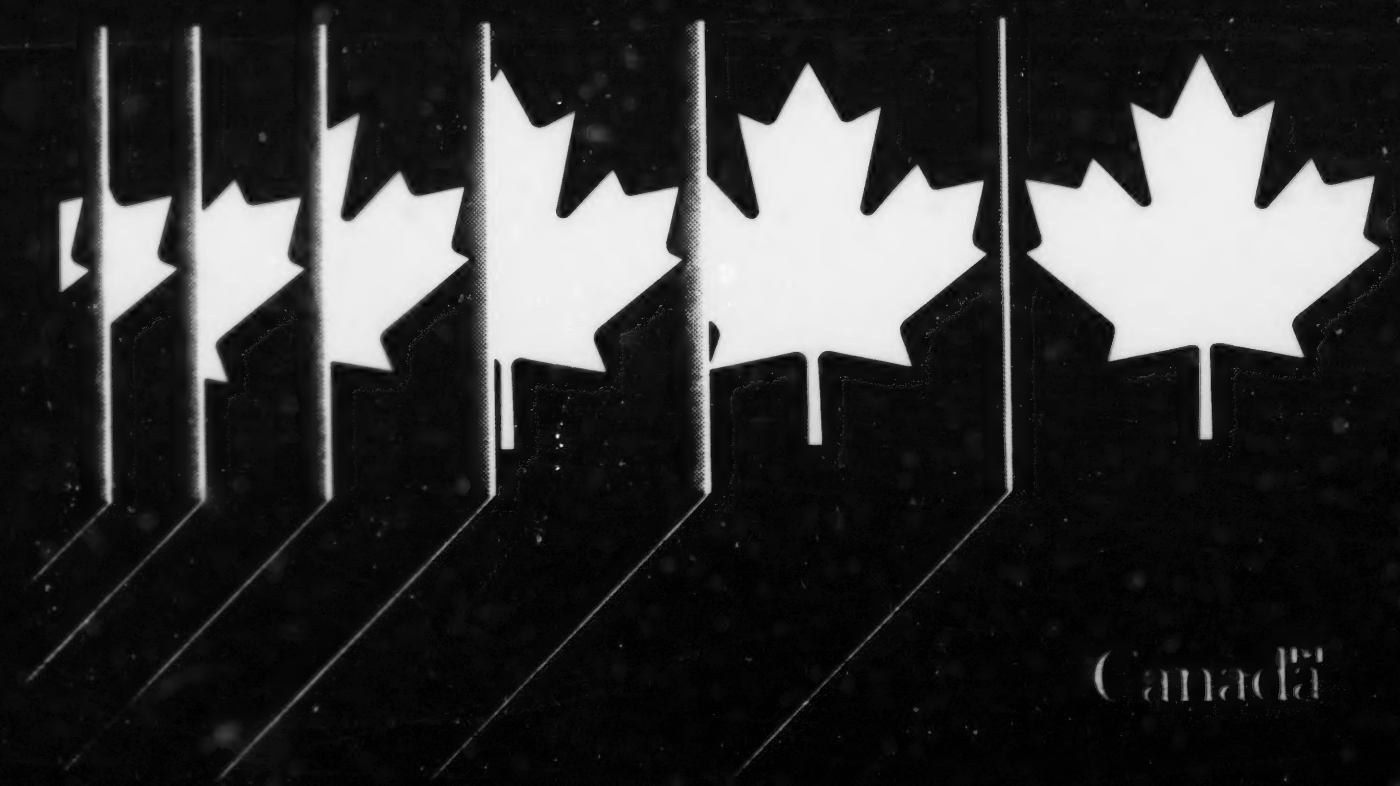
ANNUAL REPORT 1983



Canada

© Minister of Supply and Services Canada 1984

Cat. No. TT 1-1983

ISBN 0-662-52911-1

Canadian Transport Commission | Commission canadienne des transports

The Honourable Lloyd Axworthy
Minister of Transport
Ottawa, Ontario

My dear Minister:

I have the honour to present herewith the seventeenth annual report of the Canadian Transport Commission, made pursuant to section 28 of the National Transportation Act, for the calendar year ended December 31, 1983.

Yours sincerely,

Jean Marchand, P.C.
President
Canadian Transport Commission

Members of the Canadian Transport Commission 1983

President: Honourable Jean Marchand[1]

Vice-President: J.T. Gray

Vice-President (Research): Yves Dubé

Commissioners:

M.D. Armstrong	J.A.D. Magee
R.A. Azzie[2]	J.M. McDonough
J.-L. Bourret	R.J. Orange
D.H. Chapman[3]	J.D. Thompson
Gérald Drainville	Anne-Marie Trahan
D.H. Jones	J.F. Walter
Paul Langlois	B.R. Wolfe

Commission Secretary: D.W. Foley

Committees	Chairmen
Air Transport	M.D. Armstrong
Commodity Pipeline Transport	D.H. Jones
International Transport Policy	J.M. McDonough
Motor Vehicle Transport	Gérald Drainville
Railway Transport	J.A.D. Magee
Review	J.T. Gray
Water Transport	Paul Langlois

[1]Appointed Dec. 16, 1983
[2]Term expired Dec. 24, 1983
[3]Appointed March 3, 1983

Mailing Address

Ottawa K1A 0N9
Tel.: 819-997-6567
Telex: 053-4254

Location

Les Terrasses de la Chaudière
15 Eddy Street
Hull, Quebec

Table of Contents

Canadian Transport Commission. 1

Western Division. 13

Railway Transport Committee. 21

Air Transport Committee. 33

Water Transport Committee. 43

Motor Vehicle Transport Committee. 51

International Transport Policy Committee. 55

Commodity Pipeline Transport Committee. 59

Review Committee 65

Research Branch. 69

Traffic and Tariffs Branch 75

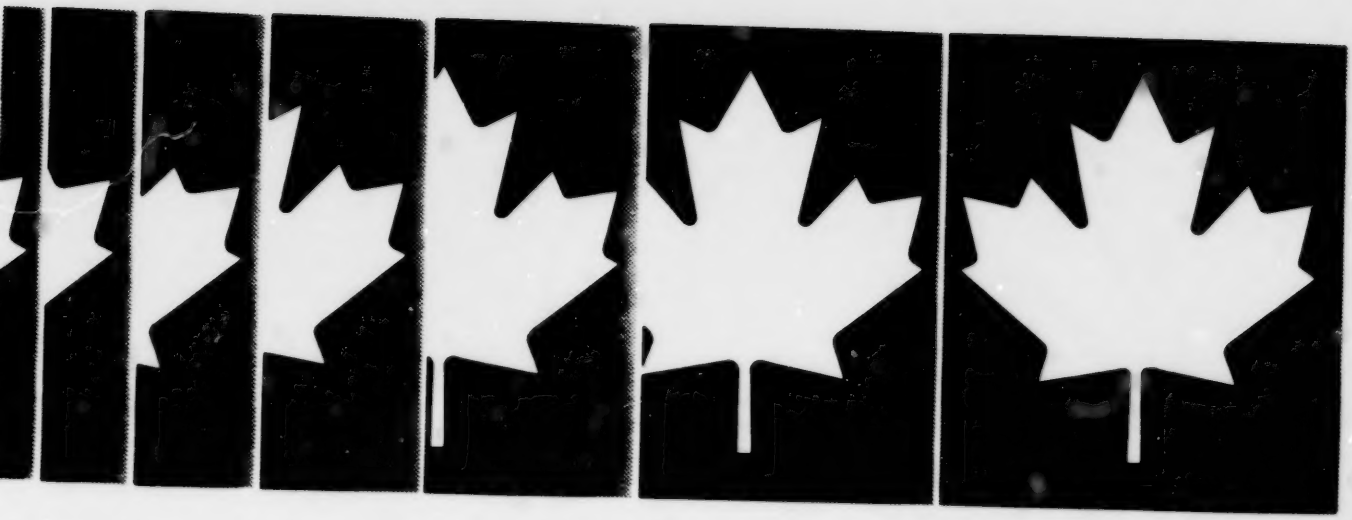
Cases before Federal Court and Supreme Court of Canada 81

Appendices. 93

Canadian Transport Commission

"... an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the economic well-being and growth of Canada ..."

Section Three, National Transportation Act.



Introduction

The Canadian Transport Commission (CTC) was established by the *National Transportation Act* on Sept. 19, 1967. It regulates transportation in Canada that is under federal jurisdiction.

Its head office is in the National Capital Region and a Western Division, created in 1979, is in Saskatoon, Sask.

The CTC performs all the functions vested in it by the *National Transportation Act*, the *Railway Act*, the *Aeronautics Act*, the *Transport Act*, the *Western Grain Transportation Act*, the *Shipping Act* and other statutes. It is a court of record and its decisions, which are normally made by its modal committees, are binding. The decisions are, however, subject to review by the Commission's Review Committee, and/or appeal: to the Federal Court of Canada, on questions of law or jurisdiction; to the Minister of Transport, from a final decision of the Commission with respect to an application for (a) a licence under the *Aeronautics Act* to operate a commercial air service, (b) a licence under the *National Transportation Act* to operate a motor vehicle undertaking, (c) a licence under the *Transport Act* to engage in transport by water, or (d) a certificate of public convenience and necessity under the *National Transportation Act* in respect of a commodity pipeline; to the Governor in Council, in all cases.

The CTC comprises a maximum of 17 commissioners including the president and two vice-presidents. The first vice-president is responsible for the supervision of the work of the committees of the Commission and for matters of law and the second vice-president is responsible for research.

The powers and duties of the Commission are divided among its seven committees and two branches. Five of these committees regulate the different transport modes: air, rail, motor vehicle, water, and commodity pipeline. The two other committees deal respectively with review and appeals and with international transport policy. One of the two branches specializes in research, and the other handles research as well as traffic and tariff questions.

During 1983, CTC committees issued 1,031 decisions and 2,309 orders; they held 46 hearings over 160 sitting days.

The Western Grain Transportation Act

Following the passage and proclamation of the Act in November, 1983, the CTC took on additional responsibilities concerning the movement of grain by rail from Western Canada. The duties include complete responsibility for the costing of grain movements, the forecasting of costs, the determination of rates, and the payment of the government's commitment to the railways, currently running at $650 million per annum. The CTC is also responsible for monitoring of rail investment and construction programs; application of the *Railway Act* in matters of tariffs of rates and tolls;and a number of related activities.

The Railway Transport Committee (RTC) issued an order on Nov. 23, 1983, prescribing an initial annual rate scale for the balance of the 1983-84 crop year. This scale will come into effect on Jan. 1, 1984, and continue in force until July 31, 1984.

Safety

In 1983, railway safety remained a high priority with particular attention being given to the transportation of dangerous commodities.

In May, the RTC issued a risk assessment preliminary report on the transportation of "special dangerous commodities" by rail through metropolitan Toronto. The report recommended rerouting the dangerous goods from downtown Mississauga and Toronto to just north of the metropolitan area. The report also proposed that railway relocation be examined so that these goods can eventually be transported around population centres. The committee released the report for comment from interested parties and more than 30 responses were received. The committee is now determining follow-up action.

In July, the RTC issued a series of "show cause" orders which could reroute existing carload lot shipments of dangerous commodities by rail and restrict train speed in the Vancouver area. The orders stemmed from the recommendations of a report entitled "Railroad Transport of Dangerous Goods — Greater Vancouver Region", prepared by the director, Pacific Region. These were followed by orders issued in December setting a deadline of Jan. 1, 1986, for the phasing out of all dangerous commodities traffic in the Vancouver waterfront area handled by CP Rail, and prohibiting any change in the operations of the Burlington Northern Railway ferry slip unless prior notification is given to the RTC. In addition, a public hearing has been called on the movement of propane through the Westridge Terminal in Burnaby, B.C.

In November, the RTC organized a one-day information session on the response of emergency forces to derailments of trains carrying dangerous commodities. The session featured Captain Poe of the Louisiana State Police, who was in charge of emergency activities in the large derailment at Livingston, Louisiana, Sept. 25, 1982. Specific topics included the variety of emergency responses available following a derailment, the role of the RTC, and the interrelationships between local, provincial and other federal authorities. In attendance were representatives of the Canadian Association of Chiefs of Police, the Canadian Association of Fire Chiefs, the RCMP, provincial police forces and the Department of National Defence.

The RTC continued to monitor rail accidents in Canada and noted, in 1983, a sharp 19 per cent reduction in crossing accidents from the previous year. Derailments of through trains also dropped dramatically by 27 per cent during the year. These figures are considered to reflect improved safety from major capital investments by the railways and, in the case of crossing accidents, the effect of Operation Lifesaver, a nationwide public information program to make the public aware of dangers at railway crossings. The campaign is sponsored by the Railway Association of Canada and Transport Canada in cooperation with the Canada Safety Council and the Canadian Transport Commission.

Rail and Road Transborder Traffic

In October, 1983, officials of the CTC and the Interstate Commerce Commission of the United States (ICC) held informal talks on issues of mutual interest and to consider present and future trends in transportation between Canada and the United States. Both bodies declared their intention to hold such meetings on an annual basis.

Intermodal/Multimodal Transportation

One emerging trend of particular significance to transportation policy development is the rapidly expanding use of intermodal and multimodal transport services. Current multimodal issues include major investments, mergers, the introduction of new technology, and the effects of multimodal operations on the contractual interests of carriers, shippers and freight forwarders.

The Water Transport Committee of the Commission announced in September that it would conduct an inquiry under Section 22 of the *National Transportation Act* into certain multimodal matters raised during the course of its investigation of the acquisitions by CN Rail of interests in the CAST group of companies. The Commission has also established an internal task force to examine the means and methods by which the issues raised by the introduction and expansion of such services can be dealt with effectively and the public interest safeguarded.

Air Fares

The Air Transport Committee (ATC) has given public notice that it will hold a series of public hearings into Canadian air fare policy, early in 1984. A pre-hearing conference was held in November, 1983, to discuss the proposed scope, timing and locations of the hearings.

The hearings are intended to determine what procedural changes might be made within the ATC, what possible changes in Air Carrier Regulations could be made by the CTC, and what possible recommendations the CTC should make to the Minister regarding policy changes as they relate to domestic and transborder air transportation for competition, demand, pricing, promotional policies and travel conditions.

In proceeding with the air fare hearings, the ATC also decided to cancel a public hearing scheduled for Dec. 5, 1983, to examine the regulation of domestic advance booking charters (ABCs) and inclusive tour charters (ITCs). This matter will be incorporated in the 1984 air fare hearings.

In November, the ATC examined the conditions governing the operations of air carriers engaged in courier air services. In particular, the ATC examined the exemption from certain provisions of the Air Carrier Regulations given to domestic and transborder charter air carriers that provide service to courier companies. In addition, the committee considered the restrictive list of materials admissible for transportation by charter carriers involved in courier services and tariff regulation of scheduled air carriers for the transportation of small packages.

The Handicapped

The ATC, at the direction of the Review Committee, is engaged in a review of a 1982 decision which dealt with conditions of carriage of passengers required to be accompanied by an attendant, and the carriage of obese passengers requiring more than one seat.

A panel of three ATC commissioners is presently examining submissions received from interested persons and organizations, including all national, regional and third-level carriers.

In 1981, the Parliamentary Special Committee on the Disabled and the Handicapped recommended free travel for an attendant required to care for the personal needs of a disabled traveller and suggested that only one fare be charged for a disabled or obese person requiring more than one seat.

In addition to looking into the fares and conditions of travel affecting handicapped and obese passengers, a CTC special advisory panel on the transportation of the handicapped proposes to develop procedures and criterion that would be used to identify, for the application of any special travel conditions, passengers who would be considered to be either self-reliant or not.

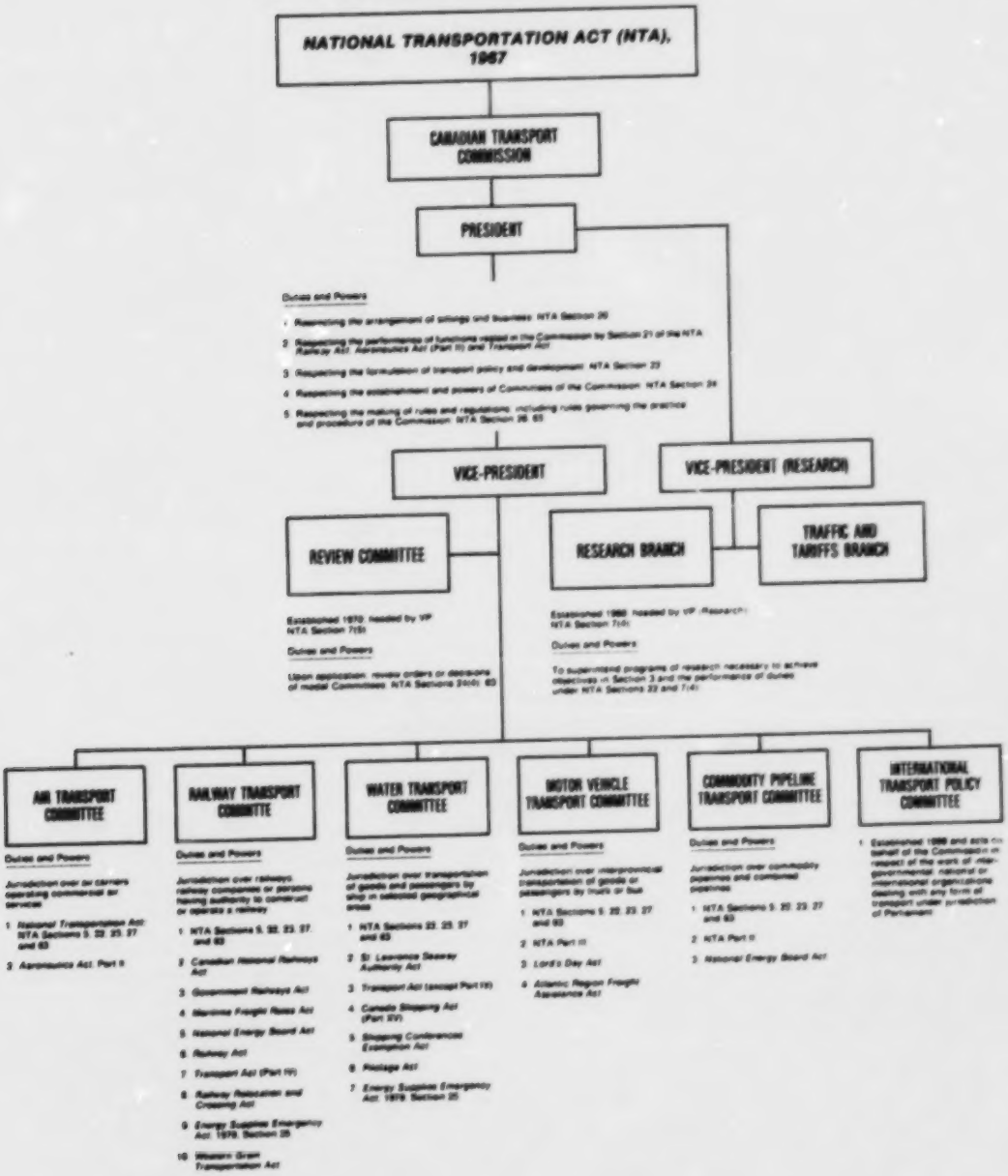
Revision of CTC General Rules

The General Rules of the CTC relating to organization of the Commission's practices and procedures to be followed on applications it receives, were revised and came into effect Sept. 1, 1983. The revisions had been given wide public distribution prior to a public meeting held in July, 1981.

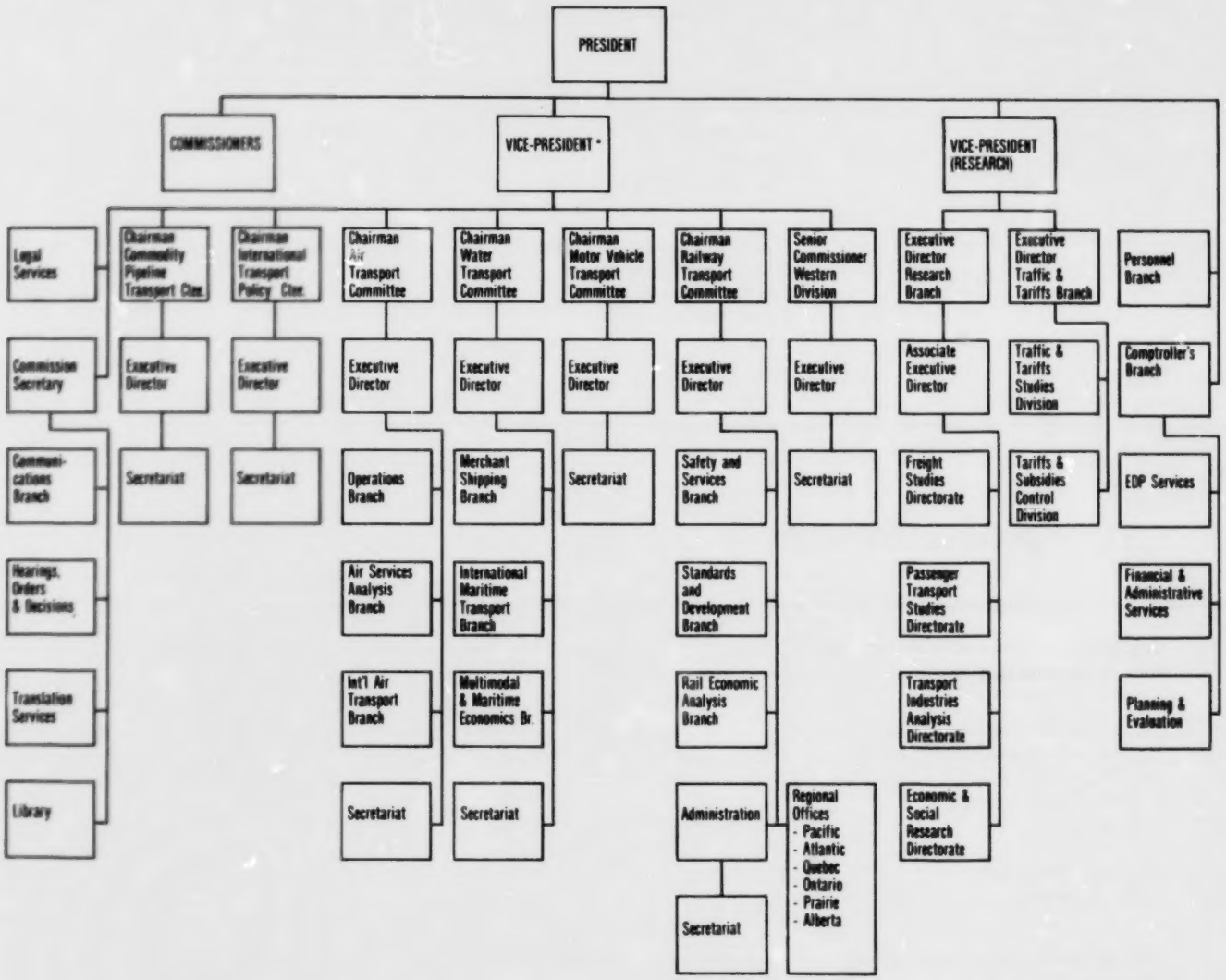
A major change in the General Rules is the addition of a chapter dealing with the public interest matters of Sections 23 of the *National Transportation Act (NTA)* and 281 of the *Railway Act*. The Commission also streamlined its application process under Section 23 of the NTA and introduced self-imposed time limits in an effort to shorten the period elapsing from the date of filing to the date of decision.

Also included in the revised rules are new provisions pertaining to procedure on interrogatories, requests for confidentiality and filing of applications to the Review Committee.

Distribution of Statutory Duties and Powers of the Canadian Transport Commission



Canadian Transport Commission



* Charged with superintendence of the work of the committees of the Commission (NTA 7 (5))

CTC Regional Offices

Canadian Transport Commission
P.O. Box 11148
1055 West Georgia Street, Suite 1740
VANCOUVER, B.C.
V6E 3P3
Tel.: 604-666-1011

Canadian Transport Commission
220 Fourth Avenue S.E., Suite 372
P.O. Box 2917
Station "M"
CALGARY, Alta.
T2P 3C3
Tel.: 403-231-4811

Canadian Transport Commission
303 Main St., Suite 301
WINNIPEG, Man.
R3C 3G7
Tel.: 204-949-4214

Canadian Transport Commission
65 Adelaide St. East, Fifth Floor
TORONTO, Ont.
M5C 1K6
Tel.: 416-369-4821

Canadian Transport Commission
Dominion Public Building, Suite 702
685 Cathcart Street
MONTRÉAL, Que.
H3B 1M7
Tel.: 514-283-5722

Canadian Transport Commission
Terminal Plaza Building, Fourth Floor
1222 Main Street
MONCTON, N.B.
E1C 1H6
Tel.: 506-388-7040

CTC Western Division

Senior Commissioner J.M. McDonough
Commissioner B.R. Wolfe

Canadian Transport Commission
Western Division Headquarters
350 Third Ave. North, Third Floor
SASKATOON, Sask.
S7K 6G7

Tel.: 306-665-5201
Telex: 074-2693

Canadian Transport Commission
Western Division
33 South Court Street, Room 323
P.O. Box 2174
Postal Station "P"
THUNDER BAY, Ont.
P7B 5E8

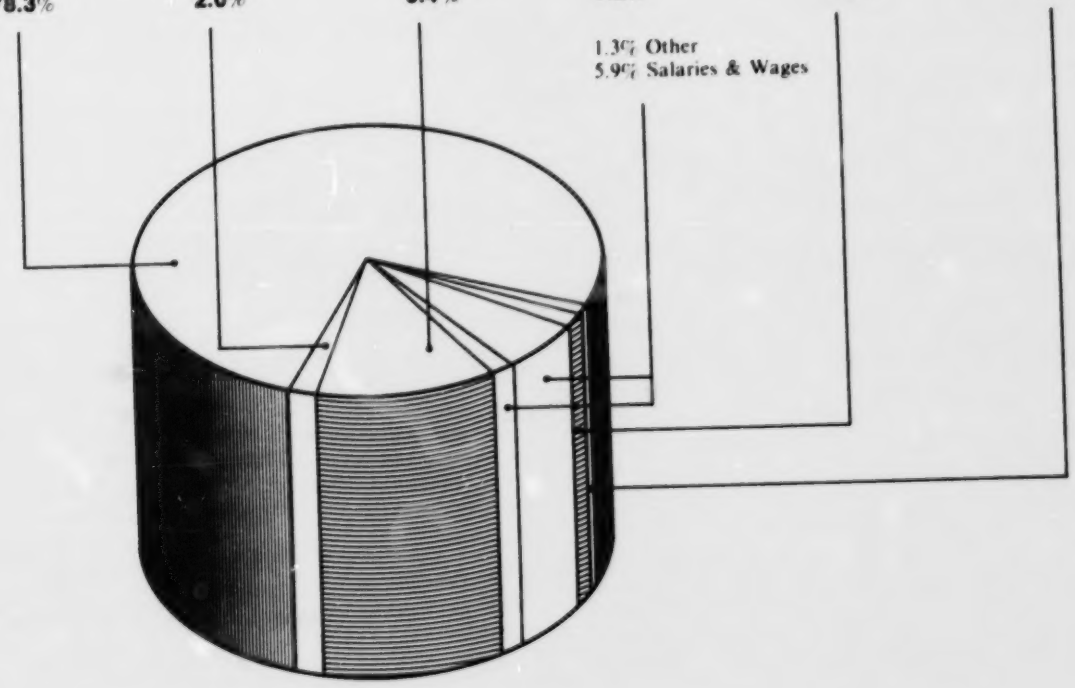
Tel.: 807-345-0222
Telex: 073-4163

Canadian Transport Commission
Western Division
P.O. Box 11148
1055 West Georgia Street, Suite 1836
VANCOUVER, B.C.
V6E 3P3

Tel.: 604-666-2633
Telex: 04-508523

Estimated budgetary expenditures for calendar year 1983*

Statutory payments under the Railway Act	Payments under the Maritime Freight Rates Act	Statutory Payments under the Atlantic Region Freight Assistance Act	Administration	Railway Relocation and Crossing Act	Operating Subsidies Paid to Regional Air Carriers
$415,487,000 ($469,955,000)	$10,754,000 ($10,553,000)	$50,120,000 ($58,133,000)	$38,009,000 ($35,098,000)	$14,862,000 ($8,551,000)	$1,500,000 ($1,605,000)
78.3%	**2.0%**	**9.4%**	**7.2%**	**2.8%**	**0.3%**



*Note: Figures for 1982 in brackets. Details of the statutory payments are provided in the various sections of the report.

Comparison of Subsidy Payments

Comparative Statement of Subsidy Expenditures

	1983 ($000s)	1982 ($000s)	Increase (Decrease)
Statutory Payments Under the Railway Act	415,487	469,955	(54,468)
Statutory Payments Under the Atlantic Region Freight Assistance Act	50,120	58,133	(8,013)
Operating Subsidies Paid to Regional Air Carriers	1,500	1,605	(105)
Payments Under the Maritime Freight Rates Act	10,754	10,553	201
Railway Relocation and Crossing Act	14,862	8,551	6,311
	492,723	**548,797**	**(56,074)**

Comparisons of Resource Utilization

Comparative Statement Of Operating Expenditures By Activity

Activity	1983 ($000s)	1982 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport	6,360	5,888	472
Rail Transport	15,042	13,440	1,602
Road Transport	2,044	2,060	(16)
Other Transport	1,707	1,659	48
Research and Analysis	5,467	4,956	511
Administration	7,389	7,095	294
	38,009	**35,098**	**2,911**

Comparative Statement Of Operating Expenditures By Organizational Unit

Organizational Unit	1983 ($000s)	1982 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	5,442	4,905	537
International Transport Policy Committee	149	119	30
Motor Vehicle Transport Committee	147	178	(31)
Railway Transport Committee	12,618	10,860	1,758
Water Transport Committee	1,357	1,263	94
Western Division	1,363	1,425	(62)
Research Branch	3,560	3,218	342
Traffic and Tariffs Branch	3,339	3,138	201
Administration and Support Services	10,034	9,992	42
	38,009	**35,098**	**2,911**

Comparative Person-Year Utilization By Activity

Activity	1983	1982	Increase (Decrease)
Air Transport	143.8	143.0	.8
Rail Transport	294.2	276.9	17.3
Road Transport	61.0	62.3	(1.3)
Other Transport	36.3	35.6	.7
Research and Analysis	103.8	91.4	12.4
Administration	195.3	174.2	21.1
	834.4	**783.4**	**51.0**

Comparative Person-Year Utilization By Organizational Unit

Organizational Unit	1983	1982	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	128.6	126.7	1.9
International Transport Policy Committee	1.2	2.0	(.8)
Motor Vehicle Transport Committee	3.0	3.0	–
Railway Transport Committee	249.9	230.5	19.4
Water Transport Committee	30.7	28.8	1.9
Western Division	25.2	26.3	(1.1)
Research Branch	68.4	58.6	9.8
Traffic and Tariffs Branch	91.2	89.5	1.7
Administration and Support Services	236.2	218.0	18.2
	834.4	**783.4**	**51.0**

Comparative Statement Of Personnel Costs By Activity

Activity	1983 ($000s)	1982 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport	5,450	5,074	376
Rail Transport	12,338	10,919	1,419
Road Transport	1,924	1,870	54
Other Transport	1,471	1,368	103
Research and Analysis	4,243	3,833	410
Administration	6,034	5,231	803
	31,460	**28,295**	**3,165**

Comparative Statement Of Personnel Costs By Organizational Unit

Organizational Unit	1983 ($000s)	1982 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	4,733	4,361	372
International Transport Policy Committee	97	90	7
Motor Vehicle Transport Committee	124	117	7
Railway Transport Committee	10,505	9,132	1,373
Water Transport Committee	1,225	1,072	153
Western Division	960	897	63
Research Branch	2,789	2,583	206
Traffic and Tariffs Branch	2,954	2,747	207
Administration and Support Services	8,073	7,296	777
	31,460	**28,295**	**3,165**

Comparative Statement Of Non-salary Operating Costs By Activity

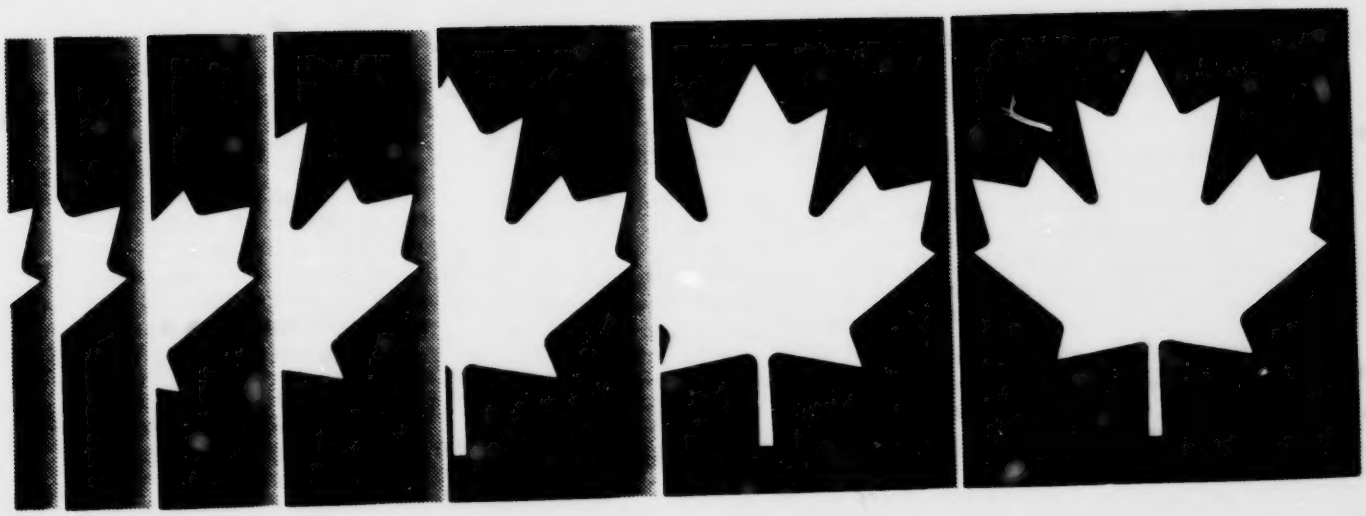
Activity	1983 ($000s)	1982 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport	910	814	96
Rail Transport	2,704	2,521	183
Road Transport	120	190	(70)
Other Transport	236	291	(55)
Research and Analysis	1,224	1,123	101
Administration	1,355	1,864	(509)
	6,549	**6,803**	**(254)**

Comparative Statement Of Non-salary Operating Costs By Organizational Unit

Organizational Unit	1983 ($000s)	1982 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	709	544	165
International Transport Policy Committee	52	29	23
Motor Vehicle Transport Committee	23	61	(38)
Railway Transport Committee	2,113	1,728	385
Water Transport Committee	132	191	(59)
Western Division	403	528	(125)
Research Branch	771	634	137
Traffic and Tariffs Branch	385	391	(6)
Administration and Support Services	1,961	2,697	(736)
	6,549	**6,803**	**(254)**

Western Division

Senior Commissioner J.M. McDonough
Commissioner B.R. Wolfe



Western Division

The Western Division of the Canadian Transport Commission was established in May, 1979, following a Cabinet decision that the Commission should have a visible presence in Western Canada. The Western Division, headquartered in Saskatoon, has brought the Commission closer to Western Canadians. It facilitates communication with air and rail carriers, industrial shippers, the grain industry, cities, towns and communities, and all the various users of transportation in Western Canada. This enables the Commission to more expeditiously resolve both formal applications and informal complaints.

Through its interpretation of the role and function of the Commission, the division continues to promote a more effective public participation and awareness. Two Commissioners, who are members of all modal committees, and a support staff are at the Commission's Saskatoon office.

Rail

In 1983, three public hearings were held by the Western Division on applications to abandon branch lines in Western Canada and a total of 11 branch line decisions were issued during the year. Five branch line hearings are now scheduled for 1984. (See Appendices I and II respectively)

During the year, the division issued 247 orders dealing with automatic crossing protection, rail grade crossings, abandonment of trackage and construction of new trackage.

Branch Line Applications
1980 - 1983

	CN	CP Rail
Subdivisions	28	19
Total Applications	876 miles	527 miles
Operations Ordered Abandoned	714 miles	466 miles
Operations Ordered Retained	113 miles	52 miles
Applications Pending	49 miles	9 miles

The 1983 branch line program completed public hearings on all outstanding abandonment applications.

Two reports were issued by the Western Division:

- An Implementation Report for the Calgary-Edmonton Provisional Passenger Train Service.

- Report and Recommendations in the Inquiry under Section 226 of the *Railway Act* in the matter of the accident involving VIA Rail Passenger Train 194 in the storage track at Mileage 34.9 CP Rail, Red Deer Subdivision, Province of Alberta, Mar. 23, 1983.

During the year division counsel, acting as inquiry officer, conducted a hearing on the question of allocating costs for the upgrading of a private railway crossing. His report was filed with the Railway Transport Committee and a final decision is pending.

In addition, a service issue arose in respect of CP Rail Kaslo Subdivision in B.C. where a local shipper complained to the Commission about service frequency and car supply. Through meetings with the parties involved, staff of the division were able to mediate a solution.

Branch Line Rehabilitation Program

A formal agreement between Transport Canada and the Canadian Transport Commission was reached in May, 1981, giving the Commission's Western Division responsibility for all financial audits and engineering inspections involving the branch line rehabilitation program.

This Canadian government program, designed to restore or upgrade approximately 5,600 miles of grain-dependent railway branch lines in the permanent rail network in Western Canada, continued during 1983. The standard to which rail lines are being rehabilitated will permit the movement of carloads weighing up to 220,000 lbs. at speeds of 30 mph on a year-round basis. Expenditures to Mar. 31, 1983, totalled approximately $402 million.

In 1983, a contract was awarded to Touche Ross & Co. for auditing the expenditures on the work completed in the period April 1, 1981, to Mar. 31, 1984, and for engineering inspections of the work carried out in 1983.

Negotiations are presently taking place for a fifth rehabilitation agreement to cover implementation of the program beyond Mar. 31, 1984.

Rail Relocation Projects

The Western Division continued to help with rail relocation projects being planned at Regina and Yorkton, Sask. The Regina Phase I relocation application is actively being developed by the city and is expected to be filed with the Commission early in 1984. The technical committee, chaired by the director of Engineering Programs, Western Division, consists of the railway companies, the City of Regina, the Province of Saskatchewan and other Commission staff.

CP Rail Rogers Pass Project

During 1983, construction on the Rogers Pass, B.C., project, designed to reduce the westward grade and increase main line track capacity to the Pacific coast, did not proceed pending the report of an environmental assessment review panel to determine what environmental safeguards would be necessary to protect the Glacier National Park. The report of the panel was filed in August. As well, CP Rail was awaiting passage of the *Western Grain Transportation Act*, proclaimed in November. Planning is under way to resume construction in 1984.

This grade improvement project at Rogers Pass, expected to take about three-and-a-half years to complete at a cost of approximately $650 million, calls for the construction of 21 miles of main track. Also included are two tunnels of nine miles and one mile respectively and 11 bridges.

The Western Division heads a working group established to ensure that the conditions set out in the decision are met by the railway company. Because many of these conditions deal with environmental considerations to minimize damage to the Glacier Park setting, an environmental-oriented monitoring organization representing Parks Canada, CP Rail and the Commission has been implemented to review and approve all work before it proceeds. Members of the Commission's working group are represented in this monitoring organization.

Bulk Commodity Co-ordination Program

Branch offices in Thunder Bay and Vancouver continue to play a vital role in the establishment of new grain export records. Despite B.C. labour disputes, record performance levels were achieved. The following tables illustrate the volumes of grain traffic unloaded and shipped during the crop year (Aug. 1 — July 31):

Contributing to recent achievements has been the changing profile of the grain car fleet. In 1983, 1,380 new hopper cars came into service, provided by the federal government. Steel covered hopper cars carry approximately 3,000 bushels compared to about 2,000 bushels in a standard box car, thereby yielding greater tonnages for a given number of unloads. The following table illustrates how the car fleet has changed over the past 15 years:

Grain Car Fleet

	Box Cars	Hopper Cars
1969	34,000 (100%)	—
1981	13,800 (50%)	13,800 (50%)
1982	10,700 (42%)	15,080 (58%)
1983	9,050 (35%)	16,600 (65%)

Car Unloads — Grain

Year	Total	Thunder Bay	Churchill	Vancouver	Prince Rupert
1980/81	390,910	233,686	7,165	129,023	21,036
1981/82	434,419	257,875	8,441	148,110	19,993
1982/83	455,974	287,438	10,121	138,389	20,026

Grain — Millions of Tonnes Shipped

	Total	Thunder Bay	Churchill	Vancouver	Prince Rupert
1980/81	24.83	15.01	.29	8.3	1.23
1981/82	29.20	17.14	.45	10.34	1.25
1982/83	31.12	19.04	.57	10.13	1.37

Vancouver Port Study

This study, initiated by the Western Division, was undertaken as a joint cooperative project by the Canadian Transport Commission, Transport Canada and the four western provinces. It is intended to identify ways to move greater rail tonnage through Vancouver by improving operations on a system basis. The first level tasks identified were the collection and analysis of traffic information, description of major rail and port facilities and an identification of operational and capacity problems. Early in 1982, Travacon Research Ltd. was engaged to perform these tasks.

In early 1983, this first phase report was reviewed with interested parties. Recommendations were made to assess specific operational changes and to evaluate the possible changes in terms of economics and operational feasibility. Because of the economic downturn, the sponsors decided to monitor the situation during the year. It is expected a review of the situation will take place in early 1984 at which time a specific course of action will be decided. Additional time will be required for development and detailed assessment of any options leading to specific recommendations.

Thunder Bay Port Study

This undertaking, modelled on the Vancouver study and designed to assess the rail plant's capacity to cope with future traffic volumes, is also a joint federal-provincial undertaking. The Canadian Transport Commission, Transport Canada and the provinces of Alberta, Saskatchewan, Manitoba and Ontario are all participants. During the year work was completed on an operating characteristics description and a series of recommendations were made to improve the capacity of the port. This work led to the formation of a Task Force composed of the CTC, CN, CP Rail, Transport Canada, Province of Ontario, City of Thunder Bay, Canadian Wheat Board, Grain Transportation Authority and the Lakehead Terminal Elevator Association. This Task Force, chaired by the Lakehead Harbour Commission, is to assess the recommendations and to develop implementation plans.

Accident Investigations

The division's Rail Operations director was involved in the public inquiry in Winnipeg during March, April and May into the matter of an accident that occurred Dec. 13, 1982, involving six runaway locomotives and an empty tank car which last contained propane. This investigation addressed issues which included shop track practices, events leading to the accident, handling of dangerous goods in the Winnipeg yard and the inherent danger of empty dangerous goods tank cars.

The director of Rail Operations, along with an officer from the Calgary regional office, was appointed under Section 226 of the *Railway Act* to inquire into the causes of and the circumstances connected with the accident on Mar. 23, 1983, involving the collision of VIA Rail train 194 with stationary tank cars at Wessex, Alta., on CP Rail's Red Deer Subdivision. This accident resulted in five fatalities. A report was prepared and dealt with at length by the Commission's subsequent public inquiry. This inquiry, held during July, September and November, addressed issues which included the cause of the accident, the rail diesel car braking system, the handling of defects reported with respect to the safety control features, the supervision, training and administrative procedures, the care and handling of survivors and the notification of next of kin.

Division staff also participated in the public inquiry into a crossing accident on the CN Rivers Subdivision at St. Lazare, Man., Aug. 27, 1983, resulting in one fatality.

Passenger-Train Service

Following public hearings in 1981 on rail passenger services in northern Manitoba, VIA Rail submitted a report on the feasibility of a local railbus operation to service remote areas. A meeting was held in Winnipeg May 21, 1982, to discuss the question of alternate methods of providing rail passenger service in northern Manitoba. At this meeting, it was decided that the Canadian Transport Commission should prepare a report on the proceedings and propose a course of future action. On Oct. 4, 1982, the CTC issued its report which concluded that the optimum approach would be to form an advisory group to further explore the railbus concept and other methods for providing rail passenger service to remote areas. The CTC's role in this endeavour was to serve as a catalyst bringing the interested parties together to facilitate decision-making. In addition to the CTC, interested parties included Transport Canada, the Provinces of Manitoba, Ontario, Alberta and Saskatchewan, VIA Rail, CN, the City of Thompson,

the Northern Transportation Committee, the Greater Winnipeg Water District Railway and Winnipeg Hydro. Inquiries about the railbus concept were received from various sources including British Columbia, Newfoundland and Quebec, which evidently are most interested in the project and its adaptability to operation in their respective remote areas. Meetings of the Advisory Group took place during 1983 with various sub-committees including vehicle design, funding, operating procedures, marketing and conventional trains, being established. Further meetings are scheduled for early in 1984.

Agency Closures

In January, 1983, there were eight outstanding applications for agent and station removal involving a total of 44 stations. During the year, 10 additional applications were received involving stations in Manitoba, Saskatchewan, Alberta and British Columbia. Decisions were reached and orders issued in respect of three of these applications.

Traffic and Tariff Matters

During 1983 Western Division personnel attended and provided assistance at the following public hearings:

• Application by Crown Zellerbach Ltd., under Section 23 of the *National Transportation Act*, concerning rail carload rates on pulpwood chips, interior B.C., to Port Mann, B.C. It was heard in Vancouver, B.C. July 12—14, 1983. Decision issued Nov. 28, 1983.

• Application by Prince Rupert Grain Ltd. and Ridley Grain Ltd., under Section 262 and 265 of the *Railway Act* and Section 23 of the *National Transportation Act*, concerning responsibility for construction o required rail receiving and departure yard to serve new grain terminal near Prince Rupert, B.C. This was heard in Prince Rupert, B.C. May 10—11, 1983. Order issued Dec. 21, 1983.

Other activities by Western Division staff, in concert with Traffic and Tariffs Branch personnel, were:

• Investigation into the general question of railway interswitching limits.

• Guidance and assistance to United Oilseeds Ltd., Lloydminster, Alta., in order to resolve a freight rate disagreement on shipments of vegetable oil moving to Vancouver for export.

• Mediation of a dispute involving Western Assembly Ltd., Port Coquitlam, B.C., and the railways concerning joint rail rates from Port Coquitlam, B.C., to Eastern Canada.

• Advice concerning a complaint by D.D.O. Enterprises Inc., Roxboro, Que., concerning application of currency exchange surcharge tariff. An amicable agreement was reached without the necessity of a formal Section 23 application.

• Investigation of a complaint from the District of Kitimat, B.C., to do with railway infrastructure and freight rate levels. In 1984, the division foresees an additional workload for its traffic section brought about by the coming into effect of the new *Western Grain Transportation Act*.

Air

The Western Division continued to handle all applications for new and amended licences as well as notices of proposals for change of control and transfers of commercial air services in Classes 4, 5, 6, 7 and 9-4 based in the four western provinces. Requests were also received and action taken for waivers for licensing requirements pursuant to certain sections of the Air Carrier Regulations, including flying training authorities for non-licensed centres.

In 1983, 215 applications for new and amended authorities, plus notices o proposals, were received for processing in the Western Division. At year end, 63 of these applications/proposals were still active. A total of 168 decisions were issued from the Western Division, an increase of 70 per cent from 1982. In addition, 88 public notices regarding applications were issued. There were 151 requests received and granted for waivers o licensing requirements for flying farmers, use of private aircraft and parachute/glider operations. Forty-three waiver applications for non-licensed flying training bases were received and concluded.

During the year, staff of the division attended and provided assistance at four public hearings on air applications. These hearings were held in Campbell River, Prince George and Kelowna, B.C., and in Hull, Que.

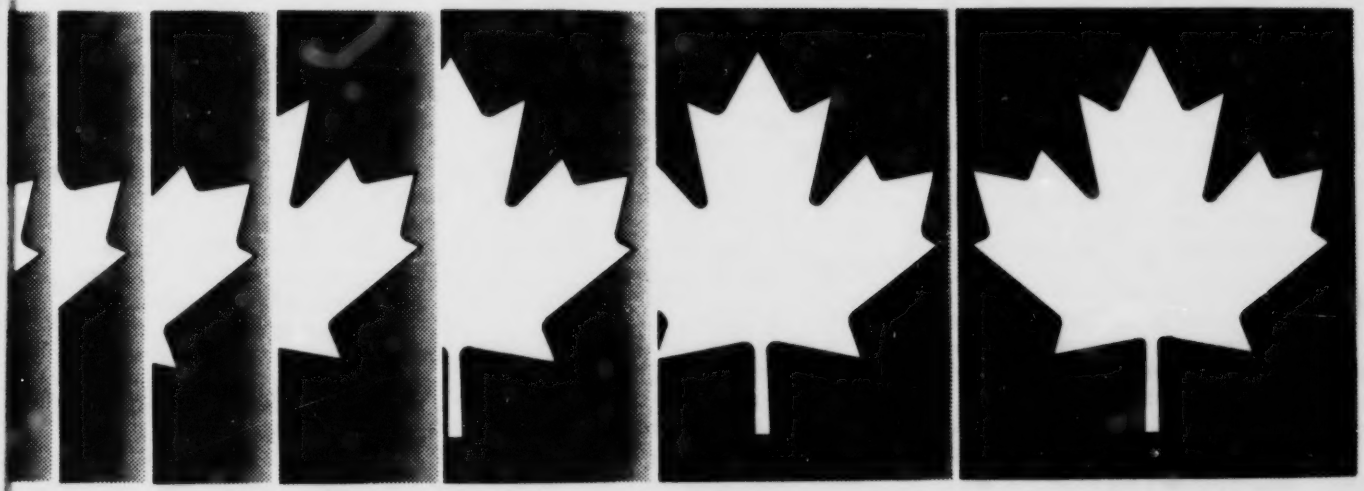
In the spring, 1983, a member of the Western Division staff, along with a member of the Air Transport Committee's Ottawa staff, was engaged in an analysis of air service requirements in northern

British Columbia. Pursuant to this survey, a report was issued containing specific recommendations for present and future air services in the area.

The division continued to receive numerous enquiries concerning committee procedure and policy, tariff filings, status of applications in processing, and consumer and industry complaints.

Railway Transport Committee

J.A.D. Magee, Chairman
J.-L. Bourret
D.H. Chapman
Gérald Drainville
J.M. McDonough
R.J. Orange
J.D. Thompson
Anne-Marie Trahan
J.F. Walter
B.R. Wolfe



Railway Transport Committee

The Railway Transport Committee (RTC) regulates rail transportation under the jurisdiction of the Federal Government. The *National Transportation Act*, the *Railway Act*, and the *Railway Relocation and Crossing Act* provide the main statutory authorities for RTC regulation.

The regulatory activities of the RTC cover both technical and economic aspects of railway operations. (See Appendix III)

Regulatory Activities

Rail safety is the major regulatory activity in the technical area. There are five broad categories of activity — accident investigation; equipment and infrastructure and operating quality control monitoring; regulation and compliance in the movement of dangerous commodities by rail; the railway/highway interface; and the development of standards. Three fifths of the RTC staff resources in 1983 were in support of safety regulation.

The responsibility for ensuring an adequate quality of service to users is the second major activity in the technical area. Regulatory activities here include the monitoring of passenger services, branch line abandonment applications, approval of new track construction, examination of applications for the consolidation of local stations and dealing with complaints put forward by freight shippers, railway passengers and railway labour organizations. Regulation of quality of service used approximately one-tenth of RTC staff resources in 1983.

In the area of economic regulation, the RTC is responsible for the auditing o the accounts of Canadian railways under federal jurisdiction; analysis and development of railway costing methodologies; the determination of subsidy payments under the *Railway Act*, which amounted to $415 million in 1983, and the auditing of the operating railways' charges to VIA Rail, amounting to over $400 million per annum for invoice settlement. This activity absorbed almost one-third of RTC resources in 1983.

Railways under federal jurisdiction are required to file tariffs with the RTC. This is administered by the Commission's Traffic and Tariffs Branch and is covered elsewhere in the report.

Like other committees, the RTC is directed by a chairman and commissioner members. The committee holds weekly meetings to deal with ongoing regulatory matters and public hearings into major transport issues. In total, the committee held 27 hearings during 107 sitting days in 1983, and issued 30 decisions and 1,248 orders. These figures include rail hearings handled by the Western Division on behalf of the RTC.

Administratively, headquarters' staff are organized into three branches. Technical regulation is carried out by the Safety and Services Branch and the Standards and Development Branch. The Rail Economic Analysis Branch is responsible for the accounting, costing and subsidy activities.

The committee has six regional offices: Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary and Vancouver. These regional offices carry out the inspection programs necessary for the technical regulation of safety and quality of service, which are described under the headquarters' branches below. The crucial role of the regional offices in the successful performance of RTC technical regulation is evident in that nearly two-thirds of technical regulatory staff are located in these six regions.

Safety and Services Branch

The mandate of the Safety and Services Branch is to ensure that railways provide the public with a safe, efficient transportation service.

The branch is responsible for three main areas of technical regulation. These include accident investigation, monitoring of railway operations, equipment and infrastructure, and the monitoring and evaluation of quality of service including response to related complaints.

Accident Investigation

Railways under federal jurisdiction are required to file reports to the Canadian Transport Commission on all accidents. The reporting occurs on an immediate basis except for those involving only minor financial damage. The accident reports include data on fatalities and personal injuries caused by derailments, collisions, highway crossing accidents, dangerous commodity releases and other incidents resulting from railway operations.

During 1983, the branch was advised of some 4,232 accidents/incidents, although many of those were of a minor nature, 1,140 cases were referred to the regional offices for investigation or auditing. These cases included 534 crossing accidents, 250 derailments and 90 collisions. (See Appendix IX)

Section 226 Accident Investigations

This type of accident investigation is carried out by RTC staff members given powers of independent investigation under Section 226 of the *Railway Act*. A total of six investigations were authorized in 1983 as follows:

- Mar. 23
— Collision at Wessex, near Carstairs, Alta., mile 34.9 Red Deer Subdivision, between VIA Rail passenger train and CP Rail cars stationary on storage track. (S. 226 and hearing);

- May 16
— Collision at Gickie, Alta., mile 7.10 Alberta Subdivision, between CN freight trains;

- June 10
— Collision at MacMillan Yard, Toronto, Ont. between CN yard movement and stationary cars;

- Aug. 20
— Derailments involving off-track construction equipment at mile 225.2, mile 44.3 and mile 216.3 on CN Edson Subdivision, on Nov. 9, 1981, May 12, 1982, and Aug. 20, 1983 respectively;

- Nov. 15
— Collision at Springhill Jct., N.S., mile 57.2 Springhill Subdivision, between VIA Rail and CN freight train; and

- Dec. 15
— Collision at Symington Yard, Winnipeg, Man., between CN trimmer engine and cars on hump engine. (S. 226 and hearing).

A crossing accident in the Rural Municipality of Ellice at St. Lazare, Man., at mile 205.27 Rivers Subdivision, CN, on Aug. 27, 1983, resulted in a RTC public hearing in order to identify the cause and circumstances.

The previous sub-section has considered investigation of accidents after they have occurred. The other RTC activities in safety regulation are focused on prevention of accidents.

Equipment, Infrastructure and Operations Monitoring

Track and Right-of-Way Inspection

This program is a scheduled inspection of the track structure on a three-to five-year basis, to detect dangerous conditions and ensure a satisfactory level of maintenance.

There are two aspects to the program:

(a) A scheduled inspection of the right-of-way carried on in conjunction with the track inspection program. During 1983, 3,247 miles were inspected; and

(b) inspections of specific locations, where unsatisfactory conditions have been brought to the RTC's attention either by complaints or as a result of derailments. Special inspections of right-of-way were carried out at 62 locations.

Structures

This program entails the review and approval of applications, pursuant to Section 189 and 192 of the *Railway Act* for authority to reconstruct railway bridges. During 1983, 167 such applications were received and 141 orders issued.

New Capital Expenditures

This program reviews and approves work proposed by the railways on subsidized branch lines. The dollar value of work approved for the 1983 construction season was $2,238,000 for CP Rail and $876,000 for CN.

Right-of-Way Fire Prevention

In 1983, 403 provincial forestry officers were authorized to act on the RTC's behalf to ensure that proper fire protective measures were taken by the railways.

Restricted Clearances

This program entails the review and approval of applications for approval to construct trackage or structures that do not meet the minimum clearance requirements. During 1983, 20 such applications were processed.

Equipment Monitoring and Inspection

This program is a scheduled inspection of railway rolling stock at various locations across the country to detect dangerous conditions and monitor the quality control processes of the railways. In 1983, 3,660 motive power units were inspected by regional personnel during 798 inspection visits and 29,000 cars were inspected on 821 different visits.

During 1983, the Pilot Project, using the proposed freight car safety standards which entail inspecting cars to a safety standard rather than a maintenance standard, was continued in the RTC Atlantic Region. It is the RTC's intention to extend this type of inspection technique to the rest of the country in 1984.

RTC also carried out a scheduled inspection of train heating boilers, stationary boilers and air reservoirs, to detect dangerous conditions and ensure that a satisfactory level of maintenance is carried out. During 1983, 403 train heating boilers, 250 stationary boilers and 786 air reservoirs were inspected at various locations in Canada.

Operations Monitoring

The committee carries out a monitoring program of trains and yard operation practices. Staff travelling on train locomotives, cabooses or in passenger cars evaluate the performance of railway personnel. During 1983, staff rode 727 trains and made 203 visits to yards for operations monitoring.

The monitoring of "Gateway Inspection Points" continued in 1983 to ensure railways' compliance with the requirements of the regulations. There were 1,481 trains monitored at the 251 points with violations recorded on only four occasions.

Quality of Service

Branch Line Abandonment

This program is to ensure that branch line abandonment and removal of ancillary trackage is in the public interest and that the rationalization of the branch line network produces a more effective rail system. The Prairie Branch Line Abandonment Program is administered by the Commission's Western Division and is covered elsewhere in this report.

During the year, the RTC had before it a total of 57 non-prairie branch line abandonment applications under Section 253 of the *Railway Act*, 16 of which were new applications. Orders and/or decisions were issued on 15 applications, including six on which the committee ordered that all or part of the line should continue to be operated under subsidy. Two of the orders issued have been stayed by the committee pending the outcome of appeals.

As several cases involving public hearings had not been decided by Dec. 31, 1983, the committee still has on hand a total of 48 non-prairie abandonment applications, 37 from CN and 11 from CP Rail. However, this total of applications includes 16 which have been the subject of public hearings, held either in 1983 or in previous years, and cover branch lines on which operations have been ordered continued. These applications are subject to either the statutory five-year review pursuant to Section 254(5) of the *Railway Act* or a review on a predetermined date as ordered by the RTC. One such application was under review in 1983 and the other 15 are due for review at various times within the next five years.

Orders and decisions issued in 1983 on non-prairie branch lines and non-prairie abandonment applications on hand Dec. 31, 1983, are listed in detail in this report. (See Appendices VI and VII)

Orders and decisions issued in 1983 and on hand Dec. 31, 1983 on the removal of the ancillary trackage and applications to remove ancillary trackage are also listed in detail in this report. (See Appendices IV and V)

Passenger Services

During 1983, 1,180 passenger-trains and 738 stations were monitored by RTC staff covering such on-train items as availability of accommodation, cleanliness, food, beverages and crew deportment, and station items such as the general condition, cleanliness and accessibililty. A total of 517 defects or deficiencies were identified and discussed with the railways for corrective action. Of the total, 439 were train related and 78 were related to other areas of passenger services. The large number of trains and stations monitored was partly the result of the concentrated monitoring carried out on each of the holiday weekends during the year.

Following a May public hearing in Montréal, the RTC granted VIA Rail the go-ahead to consolidate its passenger-train operations at Central Station. It said the move from Windsor Station to Central Station would be subject to review in three years because of possible plans for an extension to Montréal's mass-transit system.

Public hearings were held on applications by CN to discontinue the passenger-train services operated between St. John's-Argentia; St. John's-Carbonear and between Clarenville and Bonavista, Nfld. As a result of directives contained in earlier orders of the committee, public hearings were also held on the Hearst-Nakina and the Thunder Bay-Sioux Lookout mixed passenger-train services. A decision on each of these five hearings will be issued in 1984.

To fulfill the five-year review requirements of Section 260(8) of the *Railway Act*, a public hearing was held with reference to the VIA Rail-operated (E&N) pas-

senger service between Victoria and Courtenay. In this case, a bench decision was issued ordering continuance of the service.

The status of each of the passenger services under the jurisdiction of the committee is detailed in this report. (See Appendix VIII)

Applications have been received from CN for discontinuance of the passenger-train service between Edmonton-Lac La Biche and Waterways in Alberta and also from the Quebec, North Shore and Labrador (QNS&L) Railway for discontinuance of passenger service between Sept-Isles and Schefferville, Que. Both of these applications are expected to be dealt with in 1984.

At the request of VIA Rail, the committee suspended the operation of the Matapedia-Gaspé local passenger train and gave approval to operate a daily full service train between Montréal and Gaspé on an experimental basis. This service commenced May 29, 1983, and will continue for a period of 18 months from that date.

The one-year provisional passenger-train service between Calgary and Edmonton directed by Order WDR-00199 of Mar. 31, 1981, commenced operation on July 1, 1983. Monthly progress reports will be submitted by VIA Rail for evaluation by the committee.

Agency Centralization

At the beginning of 1983, there were 16 CN agency centralization applications before the RTC for consideration. There were no new applications received in respect of CN Servocentre operations. Eight decisions were issued, three as a result of file hearings while five applications were subject to the public hearing process. One application was scheduled for a public hearing in early 1984.

CP Rail did not submit any agency centralization applications during 1983.

Standards and Development Branch

This branch is responsible for three areas of technical regulation:

- Dangerous Commodities
- Railway/Highway Interface
- Standards and Regulations

Dangerous Commodities

In accordance with the requirements of the *Railway Act* and the *National Transportation Act*, the Railway Transport Committee regulates the transportation of dangerous commodities by rail, and through the *Safe Containers Convention Act*, inspects containers.

Railway companies under CTC jurisdiction transported a total of 210,100 dangerous commodity carloads in 1983. Detailed studies of dangerous commodity movements were made in Vancouver and Toronto, with the relevant staff reports placed in the public domain. RTC orders were issued in respect of Vancouver in December, 1983 and further action in respect of Toronto will be addressed early in 1984. The standard RTC dangerous commodity programs are in two categories: regulation and compliance.

Dangerous Commodities Regulation

This activity includes development of new and revised regulations for the transport of dangerous commodities by rail; amendment and revision of regulations for bulk storage facilities; provision of advice to shippers and carriers; presentations to emergency response groups; liaison with government departments, municipalities and industry and the preparation of special studies on the movement of dangerous commodities in various regions throughout Canada. During 1983, two amendments were issued to existing regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail. Mandatory use of the Commissions's standardized Emergency Response Forms also became effective Aug. 1, 1983.

The Commission's amendment of May 11, 1983, revised the List of Dangerous Commodities by which shippers and rail carriers determine proper shipping name, classification, United Nations number, packaging and labelling requirements of a given hazardous product. To accommodate movement by rail of "hazardous substances" from Canada to the United States, the U.S. Reportable Quantity Number has been shown in conjunction with all appropriate commodities in the List of Dangerous Commodities. This amendment also defines specific criteria for determining which specific dangerous commodities should be included in the newly-prescribed class of forbidden materials and packages, and lists certain prohibited commodities which the Commission does not allow railway companies to transport.

A further amendment December, 1983, deferred the mandatory compliance date of regulations governing division 3.3 flammable liquids (high flashpoint group) to Jan. 1, 1985.

Twelve inspections were carried out for the approval of pressure vessels, with reference to approval of the Applicant as an Independent Inspection Agency under Section 71.15 of the Commission's Red Book. Of these 12 inspections, seven orders were issued approving manufacturers and five orders were issued approving independent inspection agencies.

There were five RTC orders issued approving new bulk storage facilities, 70 orders issued revising previously issued orders where facilities were modified and 130 orders issued rescinding previous approval when there was failure to comply with one or more sections of the Bulk Storage Regulations or removal of the installation.

Dangerous Commodities Compliance

Compliance activities include accident investigation where dangerous commodities are involved; monitoring the compliance of carriers with train marshalling, documentation, placarding, blocking and bracing of carload and LCL shipments, and other requirements; issuance of special permits; inspection of bulk storage facilities; instruction to shippers; and approval of explosives handling sites.

During 1983, the Dangerous Commodities Division answered 1,620 written inquiries and 5,904 verbal inquiries for information and/or assistance. In addition, 166 telephone calls were made by dangerous commodities officers responding to accident/incidents situations. Analysis was carried out on 440 accident/incident reports submitted by railway companies as required by Section 74.508 of the Commission's Regulations for the Transportation o Dangerous Commodities by Rail. Accident reports were also examined from both the Bureau of Explosives and RTC regional offices. Of these accident reports, 275 were handled with appropriate officials for compliance with the regulations.

In cooperation with the Rail Economic Analysis Branch and CTC Information Processing Services, the Dangerous Commodities Section has developed a detailed design system so that information on reported accidents and incidents can be retrieved from an established data base. The RTC plans to have this system in place and operational early in 1984. Such a detailed system will allow dangerous commodities officers to monitor carrier compliance with the Commission's regulations and analyze the effect of safety related improvements throughout the railway system.

In the area of special permits pursuant to Section 73.22(a)(1) of the Commission's Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail, there were 197 new special permits issued, 65 denied, 167 revised and seven revoked. Special permits were issued for transfer of product, single trip movement, new blocking and bracing techniques and dangerous commodity packaging. Some 18 special permits were issued approving non-CTC specification portable tanks while three were issued approving non-CTC specification cylinders. In nearly all instances, with the exception of product transfer, drawings were examined and tests were introduced to ensure that all standards of safety were effectively maintained.

About 445 bulk facilities for the storage of dangerous commodities were inspected. Sixty facilities for hydrostatic retesting were inspected and 54 approved. In drum reconditioning, three were inspected and approved. Pursuant to General Order 1978-11, four explosives handling sites were approved while two sites were pending at the end of 1983.

Standards and Regulations

The Standards Division develops and revises regulations dealing with railway operations, engineering and rolling stock. Technological, organizational and administrative changes in the railway industry must be examined and regulations must be responsive to the wider economic and social changes in Canada. The impetus for change comes from five main sources:

- Hearings conducted by the Railway Transport Committee;
- investigations conducted under Section 226 of the *Railway Act*;
- analysis of data arising from RTC programs described elsewhere in this report;
- representations from the railways, the Canadian Railway Labour Association and from the public at large; and
- representations from federal, provincial and municipal governments.

Railway Safety Advisory Committee

The Railway Safety Advisory Committee (RSAC), established by the RTC in 1972, held three meetings in 1983 chaired by a Commissioner and comprising representatives of railway management, railway labour and RTC staff.

The technical review committees and their working groups, through which the RSAC functions, held meetings to examine in detail proposed new regulations and/or revisions to existing regulations. New regulations examined related to passenger car safety, railway communications, railway incident reporting and railway event recorders.

Revisions or amendments to existing regulations included: electric sparks prevention (E-16); pipe crossings under railways (E-10); railway engine whistle and bell (0-25); railway grade separation (E-5); railway interlocking systems (E-13); railway motive power equipment (0-21); railway radio; railway safety appliance standards regulations (0-10); railway signal and traffic control systems (E-14).

Regulations

The Commission issued the Railway Freight Car Roller Bearing Regulations, the Railway Hot Box Reporting Regulations and the Operating Employees Safety and Health Regulations. Recently, a working group was formed with Labour Canada to develop changes to the *Canada Labour Code*, Part IV, which would enable occupational safety and health regulations to be covered under the Code. The working group is studying all existing CTC and Labour Canada regulations to determine what changes will be made necessary by the new Code.

The following changes were approved by the RTC and are currently with the Privy Council Office:

— Amendment to the Railway Freight Car Roller Bearing Regulations to provide clarification of intent vis-a-vis the "revenue service fleet";

— revocation of the Handling of Freight at Flag Stations Regulations (0-4); and

— amendments to the Regulations 0-8 Uniform Code of Operating Rules as follows: Engine Whistle Signals; Main Track Switches; and Use of Reflectorized Materials.

Railway/Highway Interface

Railway Crossing Protection

The branch authorizes: the construction and reconstruction of railway/highway crossings at grade; the installation and modification of automatic warning systems and of other improvements for the protection, safety and convenience of the public at railway/highway crossings; and the construction and reconstruction of grade separations.

Federal funding has been provided for such projects since the beginning of the century and has been a significant factor in reducing crossing hazards. The number of fatalities from railway/highway crossing accidents has continued to decline to a low of 57 in 1983. Nevertheless, the Railway Transport Committee is still very concerned at the incidence of railway/highway crossing deaths.

RTC staff investigates the sites of all railway/highway crossings accidents where casualties occur and the majority of non-casualty accident sites. A slow order reducing train speeds to 25 mph is automatically applied at all public crossings where casualty accidents have occurred. Where there are no automatic protective devices at public crossings and inspection has indicated that such are needed, RTC staff approach the railway and the local road authority to obtain corrective action.

RTC is cooperating with "Operation Lifesaver," directed towards increased public awareness of the hazards at level crossings. This program is jointly funded by the Railway Association of Canada and Transport Canada. RTC headquarters and regional offices staff participate in an advisory capacity. Provincial programs have been initiated in eight provinces.

Following the receipt of project applications by the committee and as a result of those it originated, commitments and payments of $10 million were made under Section 20, *Railway Relocation and Crossing Act* from the 1983 budget for approved projects. In crossings at grade and crossing warning systems, 270 projects were completed.

Grade Separation

Funding for grade separations is under the Urban Transportation Assistance Program. Payments under this program are made by Transport Canada, which allocates funds to the provinces for railway relocation and grade separations. The investigations are carried out by the Railway Transport Committee to ensure that the proposed work satisfies engineering requirements and is realistic in terms of cost. In 1983, 15 orders for grade separations were issued after recommendations had been received and funding approved by the Minister.

Also in 1983, 30 grade separation projects were completed without federal funding.

Rail Line Relocation

The relocation of trackage from the centre of Amos, Que., was authorized by order issued in 1981. It is expected that the project will be completed in early summer, 1984. In Regina, Sask., discussions on rail line relocation commenced in 1982 and a formal application from the city is expected early in 1984. Funding has been approved by Transport Canada.

Railway Traffic Control Signal Systems

Twenty-three project applications relating to train control signal systems were investigated, completed and approved. Also, 175 projects of a miscellaneous signal nature were investigated, completed and approved.

Railway/Highway Protective Devices

During the year, protective devices at railway/highway crossings were upgraded by improving the light units to provide a higher light output; increasing the flashing rate of light units to provide more conspicuous and effective warning; and exchanging painted gate barriers for red/white reflectorized type.

In-depth studies were carried out on: train motion detection equipment as related to railway/highway crossing protective devices; accident rates at particular railway/highway crossings and remedial action to be taken; and capital and annual maintenance costs of railway/highway protective devices towards the simplification of a method of payment and reduced costs to roadway authorities.

Additionally, ongoing studies are being carried out on flood lighting at public railway/highway crossings to determine its effectiveness and on the use of active advance warning signs on the approach to such crossings. Branch officers are active on committees that are carrying out research on protective devices.

Construction projects of a signal nature completed during the year totalled 198.

Rail Economic Analysis Branch

The branch is responsible for railway accounting, costing and the economics of specific services including subsidy administration. (See Appendices X to XVI)

Subsidy payments approved by the Railway Transport Committee in 1983 were:

$311,765,628	1983 Advance Claims[1]
54,369,867	1982
49,351,553	1978-1981
$415,487,048	(TOTAL)

1 Payments for 1983 Advance Claims are in accordance with Transport Vote 85a, *Appropriation Act*, No. 4, 1975.

Accounting Systems Analysis

This division is responsible for the Uniform Classification of Accounts (UCA), the audit of railway records, depreciation rates, cost of capital and the analysis of financial reports.

The UCA Manual, which prescribes accounting instruction and the framework of accounts for rail operations, was fully revised and issued in 1981 with its application to be phased in over the years 1982 to 1984. In addition, the annual report to RTC and Transport Canada, redesigned for compatibility with the new UCA and to incorporate other improvements, is being implemented over this period. The timing of changes in both the records of and reporting by the railways has had a significant influence on the nature of the work in all the division's major spheres of responsibility.

Special activities undertaken in 1983 and requiring continued emphasis in future included identification and resolution of transitional accounting issues; issuance of interpretation bulletins and amendments pertaining to the UCA whenever the need is apparent; andmonitoring an increasing flow of railway depreciation studies in support of requested depreciation rates.

Major audit activities of the division in 1983 were marked by further progress in the quality of audit programs and covered various aspects of railway records deemed of importance on the basis of analytical reviews or cyclical considerations. Of special interest were: a study of CP Rail's accounting treatment for refurbishing costs of a major equipment component which resulted in a ruling on the subject; allocations of corporate overheads between rail and non-rail operations; studies of fixed asset investment base of CN and CP Rail for cost of capital and subsidy purposes; and consideration of appropriate accounting methods to govern special aspects of VIA Rail's operations.

The division fulfilled its responsibilities with regard to the audit and review of the 1981 CN and CP Rail charges to VIA Rail and is also progressing this work for 1982.

The Commission continued work on the general inquiry into the cost of capital. The technical committee, composed of representatives from the railways, the provinces and the wheat pools, held its last meeting during the year in preparation for the May, 1984, hearing.

Costing Systems Development

This division develops costing methodologies and the computerized costing systems to be employed by the Class I and Class II railways. This includes the verification of unit and specific costs for purposes of branch line and passenger subsidy payments, the audit of CN and CP Rail charges to VIA Rail, support for the regulatory hearing program and the determination of costs for prescribing rail freight rates, including the rate for statutory grain under the *Western Grain Transportation Act*. In addition, the division provides computer services for the whole of the committee's activities.

The division completed the verification of the final unit costs of CP Rail for 1981 and 1982 and the final unit costs of CN for 1981. These final unit costs were subsequently approved by the committee. The division established the 1981 unit and specific costs for Algoma Central Railway and the Ontario Northland portion of the "Northlander" which is claimed for subsidy purposes through CN. The division participated in the audit of charges from CN and CP Rail to VIA Rail for 1981. The rationale for these charges is detailed in the operating agreements between the railways and these charges are based upon the costing methodologies developed from the Commission's Costing Regulations. At the request of VIA Rail, a review was undertaken of additional charges for 1982, contained in the annual invoice submitted by CN to VIA Rail for services rendered in the operation of VIA Rail's passenger trains. The committee accepted the application by VIA Rail for cost disclosure regarding joint-facility charges billed through CN and CP Rail to VIA Rail for Toronto Terminal Railways.

As a result of previous staff appearances before the Standing Senate Committee on Transport and Communicatons and the House of Commons Standing Committee on Transport, an updated report entitled "A Comparison of AMTRAK and VIA Costing Approaches", dated April, 1983, was prepared by division staff. In response to a request by the House of Commons Standing Committee on Transport, a breakdown of station expenses charged to VIA Rail by CN for 1981 was prepared.

During 1983, the division committed considerable resources to the finalization of branch line subsidy payments to CN for 1978-1981. The division was also actively involved in the forecasting of railway costs for the movement of western grain for the 1983-84 crop year. These costs were the basis for determining the new rate scale for the movement of statutory grain under the *Western Grain Transportation Act*. The division will continue to be responsible for the annual determination of the rate scale for the movement of statutory grain under the authority of the *Western Grain Transportation Act*. This will include responsibility for the annual determination of those western branch lines to be designated as grain dependent.

The division's responsibility for computer services to other branches of the committee produced designs for several new computer systems, including railway accidents and the recording of historical information concerning orders issued by the committee. Three micro computers were purchased to facilitate the processing associated with smaller systems within the committee and to reduce the growth in the costs of providing computer services.

Rail Services Analysis Division

The division determines and recommends the payment of subsidies to compensate railways for uneconomic services operated as an imposed public duty; provides analytical support at public hearings; does annual investigations of CN and CP Rail charges to VIA Rail; and develops cost estimates required for the establishment of freight rate levels.

During 1983, the Commission continued its financial support for eligible passenger services not operated by VIA Rail. A major project, initiated during 1982 to finalize CP Rail branch line subsidy claims for 1977-1980 inclusive, was completed as scheduled on Mar. 31, 1983. A similar project for CN branch line claims in respect of years 1978-81 inclusive is scheduled for completion by Mar. 31, 1984.

As a continuation of the branch line hearing program initiated in July, 1981, public hearings were held in 1983 for nine branch line abandonment applications, including two by the Western Division. Nine other applications were advertised to obtain public response without public hearings and five decisions were issued on such applications, including two by the Western Division. Also, 17 new applications for branch line abandonment were filed by the railways during 1983. The Commission held five public hearings relating to passenger-train service discontinuance applications during 1983.

At the request of the Minister of Transport, the Commission undertakes an annual investigation of CN and CP Rail charges to VIA Rail for services rendered in the operation of VIA Rail's passenger-train services. The railways' charges are analyzed to ensure costs are determined in accordance with the Commission's Railway Costing Regulations. The Commission's determinations are used for settlement invoice purposes. On Sept. 30, 1983, as scheduled, the Commission reported to the Minister on the results of its audit of the year 1981.

Costing of rail operations was carried out to establish freight rates related primarily to movements subject to "Eastern Rates" payments and the transportation of rapeseed products governed by Order-in-Council P.C. 1976-894. During 1983, the verification of costs for CN and CP Rail "Eastern Rates" movements for the year 1981 was completed and 1982 is currently in progress. Costs for rapeseed movements for the years 1983 and 1984 were verified for both CN and CP Rail and forwarded for rate-making during the year. An investigation of costs associated with the movement of Newfoundland container traffic was also conducted and as a result two interim orders were issued disallowing certain non-compensatory rates.

Air Transport Committee

M.D. Armstrong, Chairman
R.A. Azzie
J.-L. Bourret
D.H. Chapman
Paul Langlois
J.M. McDonough
R.J. Orange
J.D. Thompson
Anne-Marie Trahan
B.R. Wolfe

Air Transport Committee

The Air Transport Committee (ATC) administers Part II of the *Aeronautics Act* and formulates the Air Carrier Regulations for enactment by the Commission.

Responsibility and Authority

Overview

The committee is established under the *National Transportation Act*. It promotes an effective national air transportation system capable of meeting the air travel needs of Canadians and visitors to Canada at the lowest possible fares and rates. The committee regulates the entry and exit of air carriers, ensures that air carriers' tariffs are just and reasonable, enforces the economic regulations issued under Part II of the *Aeronautics Act*, develops and promulgates additions and amendments to the Air Carrier Regulations to ensure the effective economic regulation of air transportation and advises the Minister of Transport on civil aviation matters.

Licensing

Pursuant to the *Aeronautics Act*, the operation of commercial air services requires that air carriers be licensed. Some services must satisfy the committee that public convenience and necessity requires the service while others are subject only to proof of financial and operational capability. In certain cases, licence exemptions are available for such operations as flying farmers, use of aircraft by an employee for an employer, air shows, demonstrations of aircraft and parachute jumping.

Licences or exemptions are obtained by filing applications with the committee. The application process includes, where appropriate, notice to obtain input from the public and competing air carriers. Public hearings are held in instances where there is evidence of extraordinary public interest or impact on competing carriers and the file record is inadequate.

After the committee has considered the application, the material in support and any opposing or modifying interventions, a decision is issued. If the decision is favourable, the appropriate licence authority is issued subject to the applicant complying with the committee's requirements. (See Appendix XVII)

Tariffs and Services

The prices and conditions for transportation of passengers and goods are governed by tariff publications issued by carriers and filed with and accepted by the ATC. These tariffs are available to the public from either the carrier or the committee.

Tariffs must be clear and definite. The conditions of carriage and the level of tolls have to be just and reasonable. Travel restrictions imposed on deep discount fares are designed to encourage the utilization of a carrier's unused capacity without curtailing the capacity available for essential air services offered at normal rates. The committee has the authority to take action if there is unreasonable pricing or unjust discrimination.

Enforcement

The ATC must also ensure that persons do not operate commercial air services without valid licences or that licensees do not operate contrary to the conditions of their licences or tariffs. Enforcement examiners and licensing and tariff staff investigate contraventions.

Regulatory Analysis

The Air Carrier Regulations are reviewed by the committee on its own motion or as problems are brought to the committee's attention by air carriers or the public. Proposed changes are advertised, interested persons' comments are considered and recommendations are made to the Commission for approval.

Subsidy Administration

The government's Regional Air Carrier Policy authorizes certain subsidies for Regional Air Carriers. The committee administers this subsidy by auditing financial data of carriers and authorizing payments. Similarly the contracts for air services subsidized by Transport Canada are audited by the committee's staff.

Organization

The committee staff comprises four branches: Administration, Air Service Analysis, International Air Transport and Operations. Each branch reports to the committee through the executive director of the ATC.

Administration Branch

The Administration Branch comprises the Secretariat of the committee and the Financial and Administrative Services Section.

The Secretariat prepares decisions, orders, notices of hearing as well as agendas and minutes of committee meetings.

The Financial and Administration Services Section co-ordinates estimates and forecasts for budget purposes and oversees the management of the committee's human and fiscal resources.

Air Services Analysis Branch

The five divisions in this branch provide economic, regulatory, financial and operational analysis and advice to the committee.

The Economic Analysis Division is the committee's economic advisor, assessing whether applications meet the test of public convenience and necessity and that of public interest, providing support staff at hearings and carrying out economic investigations and surveys relating to both specific air carrier operations and the industry as a whole.

The Audit Division monitors air carrier accounting practices, and when appropriate, makes recommendations for changes in the committee's policies, rules and regulations of a financial nature, and on standards of financial fitness applicable to all Canadian air carriers. It assesses all applications submitted to the committee for new air services, transfers, changes of control, mergers and amalgamations so as to make recommendations on what financial requirements need to be imposed to ensure that new licensed commercial air carriers and expanding carriers commence newly-authorized operations on a sound financial basis. Division staff conduct special investigations and field audits to determine the financial status of individual air carriers, the validity of subsidy claims and to provide financial advice and assistance to the Enforcement Section of the Operations Branch.

The Financial Analysis Division provides advice to the ATC on the justness and reasonableness of proposed fare and tariff changes, air carrier subsidies, the financial adequacy of carriers operating domestic and international charters, and the related systems to protect passengers' advance payments.

The Operations Analysis Division studies the operation and management of air carriers and investigates and reports on the performance and operational characteristics of aircraft and equipment used in specific commercial air services. The division also supervises the computer systems for processing aviation statistics.

The Policy Advisory Division develops and recommends amendments to the economic aspects of the Air Carrier Regulations and participates in interdepartmental committees involved in the development of government aviation policies. This division is also involved in reviewing and recommending modifications to the committee's statistical reporting requirements and in representing the committee at economic and statistical conferences of the International Civil Aviation Organization.

International Air Transport Branch

The branch ensures that the regulatory structures and mechanisms in bilateral and multilateral agreements on international air services suit the needs of Canadian users of air transportation and assist in augmenting the economic benefits that accrue to Canada and Canadian air carriers from international air services. The branch, although part of the ATC staff, also reports to the International Transport Policy Committee on policy matters concerning international air transport.

The major activities of the branch include collaborating with other government departments in preparing for and negotiating agreements with foreign governments which lead to the development or modification of air services; participating in the implementation and administration of Air Service Agreements especially through analysis and interpretation of their conditions and operative clauses and advising on their effect upon Canadian users and air carriers; consulting with foreign aeronautical authorities concerning the operation of international scheduled and charter air services; and representing Canadian interests at meetings of international and intergovernmental organizations such as the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the European Civil Aviation Conference (ECAC).

Operations Branch

This branch has two divisions: Licensing and Tariffs and Services.

The Licensing Division administers the committee's domestic and international licensing policies and regulations and comprises four sections.

The Domestic Section works primarily in analysis and compliance as applied to licensing of domestic unit toll, specialty and charter operations and to complaints alleging unauthorized operations out of another carrier's base or between points on another carrier's licence.

The International Section handles the licensing of both scheduled and charter international air services into and out of Canada. This includes overseeing the large volume of international advance booking and inclusive tour charters. The section also attends in support of certain international air negotiations between Canada and other countries. (See Appendices XVIII and XIX)

The Analysis Section provides analytical reports on regulations, licences and applications.

The Enforcement Section is responsible for the investigation and prosecution of illegal and unlicensed air operations. In addition to its headquarters in Ottawa, this section has personnel in Vancouver, Edmonton and Winnipeg.

The Tariffs and Services Division administers the committee's requirements on tariffs, tolls and services and includes three sections.

The Scheduled Services Section is responsible for the passenger fares, the cargo rates and the services of regular scheduled unit toll air carriers in Class 1, 2, 3, 8, 9-2 and 9-3. The Charter Services Section is responsible for the rates and services of charter air carriers in Class 4 and 9-4. The Records Section maintains the public record of all tariffs and schedules or patterns filed with the ATC. (See Appendices XIX and XX)

The division handles investigations into complaints and the conduct of investigations into alleged malpractices by air carriers. The division has promoted the adoption of tariff/contract provisions to define more clearly the conditions according to which the carrier is prepared and/or able to transport the disabled. In addition, because the international establishment of tariffs involves a very different process than it does domestically, the division is continually involved in the pricing of international air transportation whether by bilaterals with individual countries, by multilateral talks with groups of countries (ECAC–ICAO) or by the pricing conferences of international air carrier associations (IATA).

Activity Highlights

Romania

An agreement initialled *ad referendum* in June, 1981, was finally signed on Oct. 27, 1983. The agreement permits an airline designated by Romania to operate air services from Romania to Montréal and beyond to New York with in-transit rights for traffic originating in or destined for two of either Copenhagen, Vienna, Amsterdam or Brussels. A Canadian-designated airline can operate to Bucharest with full traffic rights at one intermediate point and two beyond points. The agreement also provides open in-transit rights through Bucharest to and from points in third countries for the Canadian carrier and a conditional future intermediate traffic right for the Romanian carrier.

Saint Lucia

Negotiations in Castries, Saint Lucia, Sept. 21 to 23 resulted in the conclusion, *ad referendum*, of an Air Services Agreement. The supplementary Exchanges of Notes permit the Government of Saint Lucia to designate the carrier owned and controlled by the Government of Trinidad and Tobago as its carrier for the operation of the agreed services. The agreement gives Saint Lucia immediate access to Toronto via intermediate points in the Caribbean and conditional future access to Montréal. In exchange, Canada receives access to Saint Lucia from any point in Canada via two points in the Caribbean and two points beyond Saint Lucia with full traffic rights.

Bilateral Negotiations

Following a Feb. 8, 1983, announcement by the Minister of Transport that exceptions would be considered on a case by case basis to the 1976 moratorium on additional foreign carrier access to Lester B. Pearson International Airport, Toronto, negotiations were held at the request of Portugal—Aug. 15 to 18, and Denmark, Norway, Sweden—Oct. 11 to 13, 1983. Although both rounds proved inconclusive, future talks are anticipated in 1984.

A fourth round of negotiations was held in Ottawa Aug. 29 to 31, 1983, at the request of the Mexican government in the current series of talks aimed at amending the 1961 agreement. Although the round ended without conclusion it provided the delegations with the opportunity of clarifying their positions. Mexico is interested in expanding its rights to operate in the Canada-Mexico market, including increased charter operations, whereas Canada's interests lie in eliminating certain elements from the old agreement, which could pave the way for a resumption of scheduled services by a Canadian carrier. A fifth round is expected in 1984.

Consultations

Canadian aeronautical authorities held consultations with their peers in the Polish Civil Aviation Administration Jan. 28, 1983, concerning charters; with the Dutch Department of Civil Aviation Mar. 2, 1983, concerning charter and tariff matters; and with the Swiss Federal Office of Civil Aviation June 15 to 16, 1983, concerning tariffs.

Consultations through correspondence were conducted with aeronautical authorities of a number of other countries.

International Civil Aviation Organization (ICAO)

A representative of the branch continued in 1983 to serve as the Canadian alternate delegate to the Air Transport Committee of ICAO which is a permanent body dealing with air transportation, and economic matters.

The branch participated in the 24th Session of the ICAO Assembly in Montréal, Sept. 20 – Oct. 7, 1983. During the preparatory work for the assembly, the branch was involved in the examination of air transportation, and economic as well as related legal matters. At the assembly, the committee representative was responsible for Canadian participation in the Economic Commission of the assembly. The assembly produced several conditions which will impact on the future development of international air transport. A member of the staff participated in the 25th Session of the Legal Committee in Montréal, April 12-15, 1983, which established the ICAO work program in the legal field and dealt, *inter alia*, with the Warsaw treaty system on the liability of airlines and with the liability of air traffic control agencies.

A member of the staff continued to represent Canada on the ICAO Panel of Experts on Regulation of Air Transport Services. The panel held its seventh meeting in March, 1983, which was devoted particularly to the development of guidelines for the regulation of non-scheduled air transport.

Other International Meetings

The branch participated in a meeting at Washington Feb. 9-10, 1983, on the implementation of the 1978 Bonn Declaration on unlawful seizure of aircraft. The ATC involvement is related particularly to regulatory techniques and to co-ordination with ICAO activities.

The Sixth and Seventh ECAC/United States of America meetings on North Atlantic pricing took place in Paris, July 6-8, 1983, and in Washington, Oct. 24-29, 1983. As an official observer, a representative of the ATC attended discussions centered on elements of the 1982 Memorandum of Understanding between the United States and certain ECAC member states.

A member of the branch was the Canadian observer to the Special Meeting of the IATA Passenger Conference 12—Canada/Europe at Brussels, June 1-3, 1983. The meeting was part of multilateral IATA efforts to solve some urgent tarif problems in the operation of scheduled air services between Canada and Europe.

The branch continued its responsibility for chairing the Canadian National Facilitation Committee which is concerned with ICAO's facilitation program (Annex 9 to the Chicago Convention) and the Interdepartmental Committee on ICAO International Air Law Activities (ICIIALA).

Meetings with Air Carrier Associations

At the invitation of the organizations concerned, ATC commissioners and senior staff attended annual general meetings of air carrier associations held during the year, providing valuable opportunities to dialogue with member carriers and to respond directly to questions of concern to the industry as a whole or to individual segments.

Fares and Rates

The Federal Government's "6 and 5" restraint program required the committee to monitor increases by air carriers in their fares, rates and charges. This placed an added burden on the committee

and this activity will continue for the duration of the program.

In July, 1983, CP Air filed a proposed Fall Seat Sale which, after review, the committee considered the fares could be unjust and unreasonable and as a result suspended them. The carrier submitted additional justification and the committee released the suspension in August. This action cleared the way for Air Canada's matching fares to come into effect.

In October, 1983, Nordair took action to match Air Canada seat sale fares where the carriers cover competitive services. Upon urging from the committee Nordair extended such fares to all of its domestic networks with the result that northern communities got the benefit of seat sale prices.

Changes in Regulations

Changes in Regulations Approved by the Commission

Numerous changes were made to the Air Carrier Regulations during 1983. Some of the more substantive were:

— a broadened description of Class 4 Charter commercial air services to allow for performance of most Class 7 Specialty services from any point in Canada — (Class 7 services are required to provide something additional to, or different from, Class 4 services and are limited to carriage o only those persons required to assist in the performance of the specialty service);

— an indefinite exemption by applicants for Class 7 AAD and APS licences to prove present and future public convenience and necessity. However, prospective entrants must satisfy the committee that the proposed commercial air service will be financially viable and that the new entrant is financially capable of carrying out the applied-for air service;

— extension of the suspension of primary rights on livestock charters until Feb. 28, 1985, and authority for Canadian originating entity charters to be split provided that the charters are restricted to carrying livestock;

— elimination of the need for purchasers of ABC and ABC (domestic) transportation to pay in full prior to the commencement of transportation;

— the requirement to list certain information on tickets issued to ABC passengers and to provide information at the request of the committee rather than on a continuous basis;

— reduction from 75 days to 45 days in the advanced filing deadlines for ABC/ITC and ITC applications;

— authority to advertise and sell resaleable charter seats prior to Air Transport Committee approval but with a "subject to Air Transport Committee approval" notice being given and reducing the charter's obligations to provide certain information in public solicitations;

— increased minimum passenger liability insurance to $300,000 per seat, plus an increased public liability limit varying from a minimum of $1,000,000 for Groups A, B, A-RW and B-RW aircraft to higher amounts for larger aircraft based on the aircraft's maximum gross take-off weight;

— a requirement for all licensed air carriers to file a certificate of insurance;

— an amendment which permits the ATC to designate financial or corporate information pertaining to an applicant for a licence or to an air carrier to be confidential and thus not placed on the public record;

— a further extension, until June 1, 1984, of certain exemptions for rotating wing commercial air services requirements.

Changes in Regulations Being Considered as of Dec. 31, 1983

Changes being considered to the regulations, most of which had public notice but not yet submitted to the Commission, include:

— incorporation into the Air Carrier Regulations of the ownership, equity and financial conditions and requirements that the ATC has imposed, as a matter of policy, on prospective licensees for a number of years;

— permitting Class 1, 2 and 3 air carriers to charter aircraft from other carriers to serve the points on their licences at a toll per unit of traffic when they need extra aircraft because of demand or maintenance problems;

— allowing commercial aircraft vendors to demonstrate their

aircraft to potential customers and recover certain direct operating costs from the customers without holding a valid and subsisting licence for a commercial air service;

— amendments which would exempt ultra-light/micro-light aircraft operators from the need to hold a valid commercial licence for the purpose of dry leasing the aircraft or using them for flying training;

— a reduction in the statutory filing requirements from 45 days to 30 days for Class 9-4 entity charters by Groups A to E Canadian carriers and for all Class 9-4 charters by foreign carriers.

Reports and Studies

In March/April, 1983, staff of the Air Services Analysis Branch and of the Western Division of the Commission investigated air services in North-Central British Columbia to obtain current information on a number of issues of interest to the ATC. These included the charter market at Fort St. John, the unit toll and charter market at Tumbler Ridge and unit toll service between Prince George and Prince Rupert. The results of this study were published in the "Report on the Investigation of Air Services in North-Central British Columbia" released in December, 1983.

Staff of the Air Services Analysis Branch participated with the Research Branch in producing a report, published in November, 1983, entitled "The Low-Priced Air Fare Review — The First Five Years". This report presented the results of detailed investigation directed by the ATC of deep discount fares covering the period 1978-1982. This is the fourth in a series of low-priced air fare reviews carried out as a continuing joint Research Branch/Air Transport Committee project initiated at the direction of Governor in Council in connection with the three-year experiment concerning domestic low-priced air fares commenced in 1978.

During 1983, working documents were produced providing background material for participants at public hearings and at a pre-hearing conference held during the year. These included papers entitled: "Commercial Helicopter Operations: A Review of Economic Regulation, Operating Environment and Results", which preceded a public hearing on the helicopter operating industry in March/April; "Regulation of Courier Air Services", which preceded a public hearing on this subject in November; "Regulation of ABC (Domestic) and Domestic ITC Operations", which preceded a pre-hearing conference on air fare pricing policy, also held in November.

Regional Air Carrier Subsidies

Subsidy audits were carried out in accordance with the Regional Air Carrier Policy on the 1982 operations of Quebecair and Eastern Provincial Airways Ltd. Subsidies were paid to Quebecair for Quebec Lower North Shore services and to Eastern Provincial Airways Ltd. for losses sustained while providing essential service to remote areas.

Local Prairie Air Service Subsidy

On behalf of Transport Canada, an audit was done to determine subsidies payable by Transport Canada to Perimeter Airlines (Inland) Ltd. for providing services on the Winnipeg-Dauphin-Brandon and Winnipeg-Dauphin-Yorkton-Saskatoon routes.

Enforcement

During 1983, the Enforcement Section was involved in 367 investigations of which 161 were referred to the RCMP for further investigation and possible prosecution. Response to allegations of illegal commercial air carrier activity, under the guise of lease or management agreements, continued to dominate the section's attention.

The Memorandum of Understanding on Enforcement between the CTC and RCMP was ratified and has much improved co-ordination of ATC/RCMP response to allegations of illegal commercial air carrier activity. To further enhance these joint efforts, the section provided 12 formal lectures to RCMP across Canada on investigative procedure under Part II of the *Aeronautics Act* and related regulations.

The Enforcement Section continued joint training activity with its counterparts in the Canadian Air Transportation Administration (CATA). Members attended or lectured at four CATA training sessions.

Public Hearings

Public hearings held by the ATC comprised a total of 32 sitting days in 1983, including one which commenced in 1982 but carried over to 1983. These hearings were held in St. John's, Nfld., Hull, Que., Barrie, Ont., Edmonton, Alta., Yellowknife,

NWT, Vancouver, Kelowna, Campbell River and Prince George, B.C., and dealt with matters ranging from rotating wing services and courier air services, the change of control of a major rotary wing operator, to applications for Class 2, 3, 4, 7, 9-2 and 9-4 authorities.

A public hearing into the regulation of commercial air services using rotary wing aircraft, but excluding specific individual licence applications, was held in five Canadian centres during the spring of 1983. The hearing reviewed amongst other things the effect of the partial deregulation implemented by the CTC at the request of the Minister of Transport in April, 1980, and determined if these changes should be retained or eased further.

Subsequent to a request from the Minister proposing a public hearing on air fares, the committee held a pre-hearing conference in mid-November to define the scope, timing and locations for a public hearing to commence in February, 1984. The February hearing will address domestic air pricing and the effect of transborder and international fares and of the regulation of ABC (Domestic) and ITC Domestic Operations. This will determine what modifications, if any, the committee should make to its policies or practices; what amendments, if any, the committee should recommend that the Commission make to the Air Carrier Regulations; and what changes, if any, the Commission should recommend to the Minister of Transport concerning national transportation policy.

The committee announced that after the national air fare hearing, it is proposing to have a separate hearing in northern and remote communities on the cost of air transportation in northern and remote areas.

Other Matters

In response to a surge of applications and anticipated applications filed under the Exchange of Notes, L-9 and 278, of the Non-Scheduled Air Service Agreement between the United States and Canada, the committee, in August, 1983, informed the U.S. Civil Aeronautics Board of the criteria it considers appropriate for services of a local and regional nature. These were: the true origin and destination and volume of the traffic to be carried, the relationship between the proposed service and routes established under the Air Transport Agreement, the length of the route and the size and type of aircraft to be used. Particular emphasis was placed on the fact that the traffic to be carried on local and regional services should be primarily destined to or originating at points named in an application.

Consistent with these criteria, applications by Empire Airlines and Eastern Air Lines were returned to the carriers and an application by Northwest Airlines was denied.

Significant Decisions

Decision No. 7235, Feb. 4, 1983, approved an application by Eastern Provincial Airways Limited for deletion of a condition which restricted it from operating turnaround services between Montréal and Fredericton and Montréal and Saint John.

Decision No. 7556, Aug. 19, 1983, approved for a period of two years an application by Canadian Pacific Air Lines, Limited and by Eastern Provincial Airways Limited for Canadian Pacific Air Lines, Limited to contract to Eastern Provincial Airways Limited the segment Montréal and Halifax authorized under Licence No. A.T.C. 3092/80(S) of Canadian Pacific Air Lines, Limited using Group F aircraft.

Decision No. 7629, Sept. 20, 1983, denied an application by Northwest Airlines, Inc. for authority to operate a Class 9-3 service between Billings, Montana, and Calgary, Alta., using fixed wing aircraft in Group G because the committee concluded that in the manner it was proposed to be served, the route did not qualify as regional and local within the intent of the Exchange of Notes between U.S. and Canada numbered L-9 and 278, respectively.

Decision No. 7673, Oct. 11, 1983, made following a public hearing held at Kelowna, B.C. in April, 1983, approved for a period of two years an application by Kelowna Flightcraft Air Charters Ltd. for authority to operate a Class 9-2 International service between Penticton, B.C. and Spokane, Wash., using propeller driven aircraft in Group E, restricted to a maximum of seven return flights weekly.

Decision No. 7686, Oct. 20, 1983, denied an application by Pacific Western Airlines Limited for amendment of certain of its Class 1 licence authorities to permit unrestricted service between Calgary and Vancouver and Edmonton and Vancouver. As this proposal involved the impact of mainline carriers operating turnaround services within a

regional carrier's route system, the committee proposed holding a public hearing to examine the matter.

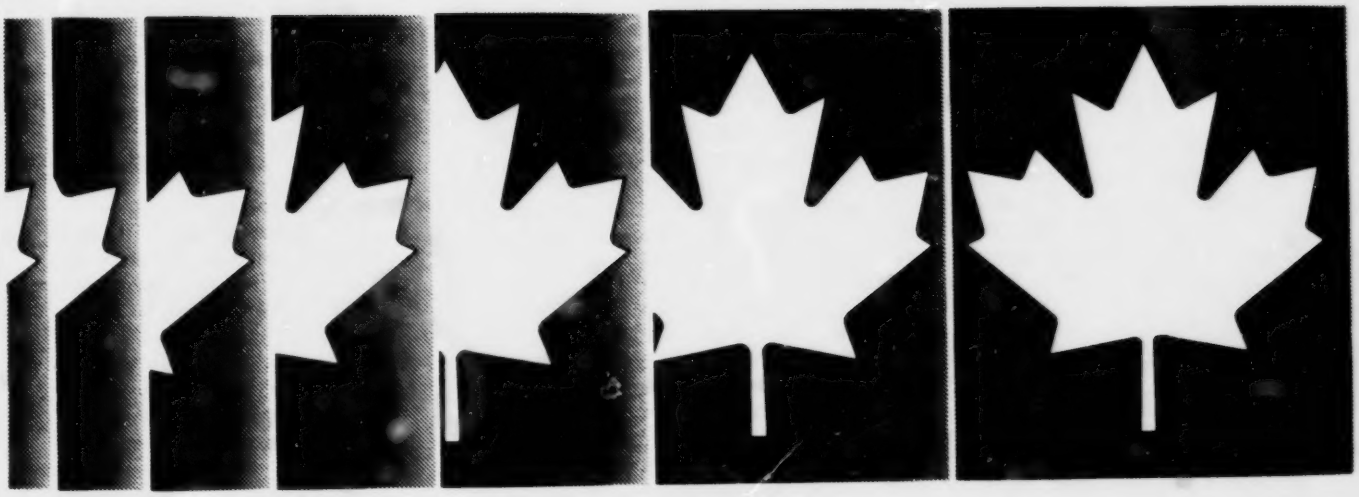
Decision No. 7743, Nov. 21, 1983, did not disallow a change of control of Pacific Western Airlines Limited from the Government of the Province o Alberta to Pacific Western Airlines Corporation, a holding company wholly owned by the Government of the Province of Alberta.

Decision No. 7791, Dec. 15, 1983, and made following a public hearing held in April, 1983, at Hull, Que., disallowed the change of control of Okanagan Helicopters Ltd. from Wescan Resource Equipment Ltd. to United Helicopters Limited, Wescan Resource Equipment Ltd. and The Resource Service Group Ltd.

Decision No. 7700, Oct. 25, 1983, and made following a public hearing held at Hull, Que., during December, 1982, January and February, 1983, approved with modifications applications by Federal Express Corporation and Airborne Express Corporation for authority to provide courier air services between points in the United States and Canada.

Water Transport Committee

Paul Langlois, Chairman
R.A. Azzie
D.H. Chapman
D.H. Jones
J.M. McDonough
Anne-Marie Trahan
J.F. Walter
B.R. Wolfe



Water Transport Committee

Established under the general authority of the *National Transportation Act*, the Water Transport Committee (WTC) administers a number of acts of Parliament that concern the regulation of certain aspects of water transport. It provides information and advice to the Federal Government on the development and operation of water transport services.

The WTC administers the *Transport Act* which governs the transport of goods and passengers by ship on the Mackenzie River and certain general cargo services on the Great Lakes. The committee's quasi-judicial functions include licensing of carriers/ships and the approval of tariffs. In considering applications for water transport licences, the committee must determine whether public convenience and necessity require the service. The committee must also approve a standard tariff of tolls or, if this is deemed to be unjust or unreasonable, disallow the tariff and either require the substitution of a new tariff or prescribe another. The administrative authority of the committee embraces freight classification, financial and statistical returns, and filing procedures for tariffs. (See Appendix XXI)

A second regulatory responsibility pursuant to Section 27 of the *National Transportation Act* concerns acquisitions of water carriers. If objections are raised either to proposed acquisitions of, or mergers between water transport companies, the committee conducts an investigation to ensure that the proposed acquisition is not unduly restrictive of competition or prejudicial to the public interest.

Another regulatory activity involves the coasting trades, which include the movement of goods or passengers between Canadian ports. Ships under foreign registry may participate in these trades if no suitable Canadian ship is available to provide the service. As set out in the Coasting Trade Exemption Regulations, foreign ships must apply for exemption from the provisions of Part XV of the *Canada Shipping Act*. In such cases the CTC advises the Minister of National Revenue as to the availability of suitable Canadian ships.

The committee administers the *Shipping Conferences Exemption Act, 1979*. Internationally, it is a common commercial practice for shipping lines involved in the liner trades (transocean container ships operated on regular schedules) to form associations of carriers organized along geographic lines, to set uniform rates and coordinate services. Under Canadian law, these associations, termed "shipping conferences", are permitted to operate, provided they comply with the provisions of the *Shipping Conferences Exemption Act*. In administering and ensuring compliance with this act, the committee maintains tariff filings and a record of agreements and acts as a conciliator between the conferences and the shippers.

Under the *Pilotage Act*, a pilotage authority has been created in each of four geographical regions to establish, operate, maintain and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service. Each pilotage authority is required by the act to give public notice in the Canada Gazette of every tariff of pilotage charges that it proposes to prescribe. Any interested person who believes that the proposed tariff is prejudicial to the public interest may file a notice of objection with the Commission. In such instances, the proposed changes may not be implemented until the committee has conducted an investigation, which may include public hearings. The appropriate pilotage authority is then governed by the WTC recommendation.

The *St. Lawrence Seaway Authority Act* requires that authority to file certain tariffs with the Commission.

Under the *National Transportation Act* the Commission has a responsibility to conduct investigations, maintain records, make reports and provide advice on the development and operation of water transport services in Canada. In support of these advisory responsibilities, the committee maintains an ongoing program in international maritime transport matters, maintains certain statistical data bases and carries out economic investigations as required.

Organization

The committee is composed of eight Commissioners, headed by the chairman of the committee. The committee meets every two weeks to consider ongoing matters and holds public hearings on major issues. During 1983, the committee held three public hearings and issued 12 decisions.

The committee staff is organized into four units:

The International Maritime Transport Branch monitors the international shipping industry and analyzes the economic impact of

international multilateral and bilateral agreements and of developments in international shipping on Canadian shipping services. The branch provides advice on measures to protect the Canadian public interest and represents the Commission on the economic aspects of international organizations. This branch is an integral part of the WTC but also reports to the International Transport Policy Committee on policy matters related to international shipping.

The Multimodal and Maritime Economics Branch provides economic and financial advice on a wide range of matters, including applications for licences under the *Transport Act* and the entry of foreign vessels into the coasting trade, inquiries relating to proposed acquisitions, and examination of proposed tariff changes under the *Pilotage Act* and the *Transport Act*. The branch plays a lead role in economic investigations, maintains the committee's data base, and provides advice on the economic aspects of regulation and the development of water transport services.

The Merchant Shipping Branch administers the licensing provisions of the *Transport Act*, conducts searches for suitable Canadian ships in response to applications for entry of foreign ships into the coasting trades, and administers the *Shipping Conferences Exemption Act* and matters arising out of the *Pilotage Act*.

The Secretariat is responsible for issuing orders, decisions, licences and official correspondence on behalf of the committee, for preparing agendas and minutes of meetings and for the management of the resources of the committee, both human and financial.

Regulatory Activities

Transport Act Licences

Licensing authority was granted to 11 carriers to provide services in the Mackenzie River region and Western Arctic in 1983. (See Appendix XXIII)

As part of its deliberations, the WTC held public hearings at Inuvik, NWT in March, 1983, on applications to operate services within the Mackenzie Delta and between Tuktoyaktuk and Inuvik, NWT. A decision was rendered April 30, 1983.

On Aug. 5, 1983, the Commission signed an agreement with the Royal Canadian Mounted Police whereby the RCMP are *ex officio* WTC enforcement officers for purposes of implementing the Memorandum of Understanding agreed to for the enforcement of the licensing provisions under Part II of the *Transport Act* 1970 R.S.C. c.T-14, in respect of the Mackenzie River, the Mackenzie Delta, the Western Arctic waters and Athabasca Lake and its tributaries.

As a result of the planned withdrawal of the Northern Transportation Company Ltd. (NTCL) from Lake Athabasca water services, and in response to a request by the Minister, the committee undertook an investigation in June, 1983, to find potential operators to replace NTCL in that region. Four applicants applied for licences for the 1984 navigation season. The committee plans to hold a public hearing into these applications beginning Jan. 10, 1984, at Fort McMurray to complete the investigation.

On the Great Lakes, one carrier, Newman Harbour Terminals and Transportation Inc. was exempted by special regulations from the application of the *Transport Act* to operate a "Roll-on Roll-off" water transport service between Windsor and Thunder Bay, Ont.

Acquisitions

In 1983, the committee closed its files on three proposed acquisitions because no objections were received. They were:

- Canada Steamship Lines of Montréal, Que., to acquire an interest, by share purchase of Atlantic Freight Lines of St. John's, Nfld. (Nov., 1982)
- Crowley International Inc. of San Francisco, a subsidiary of Crowley Maritime Corporation, to acquire an interest in Arctic Transportation Ltd. of Calgary, Alta. (Mar., 1983)
- Transport Desgagnés Inc., of Quebec City, a subsidiary of Le Groupe Desgagnés Inc., to acquire by transfer of 100 per cent of the shares of Techno-Maritime Ltée, of Quebec City, and indirectly to acquire interests in Navigation Sonamar Inc. (Mar., 1983)

The committee held public hearings in 1983 concerning the following transactions involving the Canadian National Railway Company (CN):

(1) the acquisition by CN of an additional share interest in Eurocanadian Shipholdings Limited;

(2) the purchase by CN of certain assets of Task Terminal Ltd. and East Containers Limited, the lease by CN to Task of the same assets, and the acquisi-

tion by CN of an option to acquire all common shares of Task which are now owned by Eurocanadian;

(3) the options of CN to convert its preferred shareholdings in Eurocanadian for common shares of Cast Containers and thereafter to exchange its common shareholdings in Eurocanadian and Intercast S.A. for additional common shares of Cast Containers.

These proposed transactions were published in the *Canada Gazette*, Part I, as follows: (1) on Jan. 9, 1982 (2) and (3) on Oct. 23, 1982. Hearings were held at Dartmouth, N.S., on Sept. 13 to 15, 1983, and at Hull, Que., on Sept. 26 and Oct. 13, 1983. The committee intends to issue a decision in this matter in early 1984.

In October, 1982, the Water Transport Committee was made aware that, subject to Foreign Investment Review Agency (FIRA) approval, Compagnie Maritime Belge of Antwerp, (CMB) Belgium, would increase to 100 per cent its holdings in Dart Containerline Ltd. "Dartcan Inc". Following a hearing held on April 21, 1983, the committee concluded that Section 27 NTA applied to the transaction (Decision 11-83, dated Aug. 29, 1983) and ordered CMB to publish the required notice. An application for review of this decision was denied by the Review Committee Nov. 28, 1983.

Coasting Trade and Commercial Maritime Activities

The committee, in accordance with its responsibility under the Coasting Trade Exemption Regulations, continued to review applications made to the Minister of National Revenue for waivers under Part XV of the *Canada Shipping Act*.

Of 146 such applications received during the year, 123 were recommended for temporary entry, eight were denied and 12 were withdrawn. Forty-four of these were for vessels or activities not addressed in the regulations and which were referred to the Advisory Committee on the Availability of Certain Canadian-flag vessels, chaired by the WTC representative, before Revenue Canada was advised on the suitability and availability of Canadian equipment. (See Appendix XXII)

In an attempt to adapt to recent changes in Customs legislation, the terms of reference of the Advisory Committee on the Availability of Certain Canadian-flag Vessels were modified and it was renamed the Advisory Committee on Coasting Trade on Aug. 22, 1983.

Shipping Conferences Exemption Act, 1979

The Water Transport Committee administers this act which exempts certain shipping conference practices from the provisions of the *Combines Investigation Act*, subject to prescribed obligations placed on member lines. The legislation has been in force since April 1, 1979, and will expire March 31, 1984, unless extended by proclamation for a period of not more than five years. The committee participated in a federal government interdepartmental committee which has had the responsibility of reviewing the effectiveness of the current legislation and considering proposals for amendments.

During the year the Canadian Shippers' Council, the "Shipper Group" designated by the Minister to represent shippers' interests, requested the Commission to attempt to resolve contentious issues with two conferences. Committee staff investigated the tariff conversion from Canadian to U.S. currency by the Canada-Mediterranean Freight Conference and found that there had been no contravention of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1979*. Staff also investigated the inclusion of the bunker surcharge into the freight rate by the East Canada-Japan/Korea Freight Conference and mediated at a meeting between representatives of that conference and representatives of the council. The results of the meeting were inconclusive.

As of Dec. 31, 1983, the Commission had on file documents of 48 shipping conferences whose member lines provided service at Canadian ports. This figure is unchanged from Dec. 31, 1982. These 48 conferences represent 73 lines providing 269 services at North American ports; 43 of the lines offered scheduled services on 177 inbound and outbound trade routes at Canadian ports. In addition the Commission has on file two space charter agreements and a co-ordinated service agreement representing a total of 11 lines as well as four line consolidation agreements. (See Appendix XXIV)

Pilotage Authorities

All four Pilotage Authorities published proposed tariff amendments in the Canada Gazette in accordance with the *Pilotage Act*. They were:

- The Atlantic Pilotage Authority for the Atlantic Pilotage Area

and the Newfoundland, Labrador Non Compulsory area on Aug. 20 and Oct. 1, 1983;

- The Great Lakes Pilotage Authority on Jan. 21, 1983;
- The Laurentian Pilotage Authority on Sept. 10, 1983;
- The Pacific Pilotage Authority for both the Coastal Pilotage and Fraser River areas on April 2, Sept. 24 and Nov. 5, 1983.

No objections were received to any of the proposed tariffs which all respected federal government five per cent guidelines.

St. Lawrence Seaway Authority

As required by Section 16 of the St. Lawrence Seaway Authority Act, the St. Lawrence Seaway Authority filed the St. Lawrence Seaway tariff of charges for crane service revocation, that became effective April 15, 1983, and amendments to The Champlain Bridge Tariff, 1983-412 that became effective Dec. 15, 1983.

International Organizations

Organization for Economic Cooperation and Development (OECD)

The Commission again participated as a member of the Canadian delegation to multilateral negotiations at the Organization for Economic Cooperation and Development (OECD). An important element of this work involves the formulation of a general maritime policy covering the shipping relationships between OECD countries, including those which are Canada's major trading partners and suppliers of shipping tonnage for serving the Canadian export and import trades.

If formally accepted, certain negotiated agreements known as Phase III and Phase IV of the OECD program, will serve as guidelines for harmonized national maritime policies of OECD countries. The Commission continued its ongoing analysis of the Phase IV negotiations to determine if acceptance of these obligations will provide an economic benefit to Canada.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)

The Commission participated at the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), as a member of the Canadian delegation to the Working Group on International Shipping Legislation. Following its earlier initiative at UNCTAD, the Commission was involved in the development of a Canadian position on maritime insurance and helped form international standard clauses for voluntary adoption by the parties in the marine insurance policy. Close liaison and consultation were maintained with underwriters, brokers, and consumers, through an interdepartmental committee considering this and related matters. The Commission is playing a leading role in the Canadian delegation which has encouraged international support for the "named perils" approach to hull insurance currently used in the Canadian industry.

During 1983, the Commission contributed to the development of Canadian positions on two other issues under discussion in the UNCTAD. They were conditions of registration for ships and for maritime fraud. In the former, a meeting of a preparatory committee was held in 1983 to produce a set of draft principles concerning the conditions upon which vessels should be accepted for national shipping registers. These principles will be considered at a UN diplomatic conference in 1984. Within this forum, the developing countries continued to bring about the eventual phase-out of open registry (flag of convenience) shipping by the enshrinement, in an international agreement, of a "genuine" economic link between ship and flag. In the second issue, the growing incidence of commercial crime committed in connection with the international movement of goods and ships has prompted the establishment of an Ad Hoc Intergovernmental Group on Maritime Fraud. This group, which will convene in 1984, will consider all aspects of maritime fraud including piracy.

United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL)

The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea ("the Hamburg Rules") was adopted in 1978. This convention provides a legal regime for the maritime carriage of all goods, except where a charter has been arranged and no third party cargo owner is involved. Canada abstained in the final vote to adopt the Convention on the grounds that there were no Canadian data to show that the "economic package" was adequate.

Following studies undertaken by the Research Branch, however, it appears that the economic package of the Hamburg Rules may, in fact, be adequate, thereby removing doubts the Commission may have had toward the Convention's suitability for adoption in Canada.

Investigations and Economic Analysis

During 1983, the committee produced a number of reports concerning Canada's maritime trade with the countries of Central and South America and on the shipping serving this trade. Entry into, and participation in, some of these trades has become subject to unilateral regulation from the foreign end of the route. These reports are significant in that they will serve as the basis for a future in-depth study of foreign control over, and economic regulation of, shipping in the trades between Canada and Latin America and its effects upon Canadian trade and carrier interests.

The committee conducted an inquiry concerning the pricing practices adopted by shipping lines for the multimodal movement of cargoes from the Far East to Central Canada. Requested by the Minister of Transport, this inquiry arose out of a complaint by a group of West Coast international freight forwarders. A report is scheduled for early in 1984.

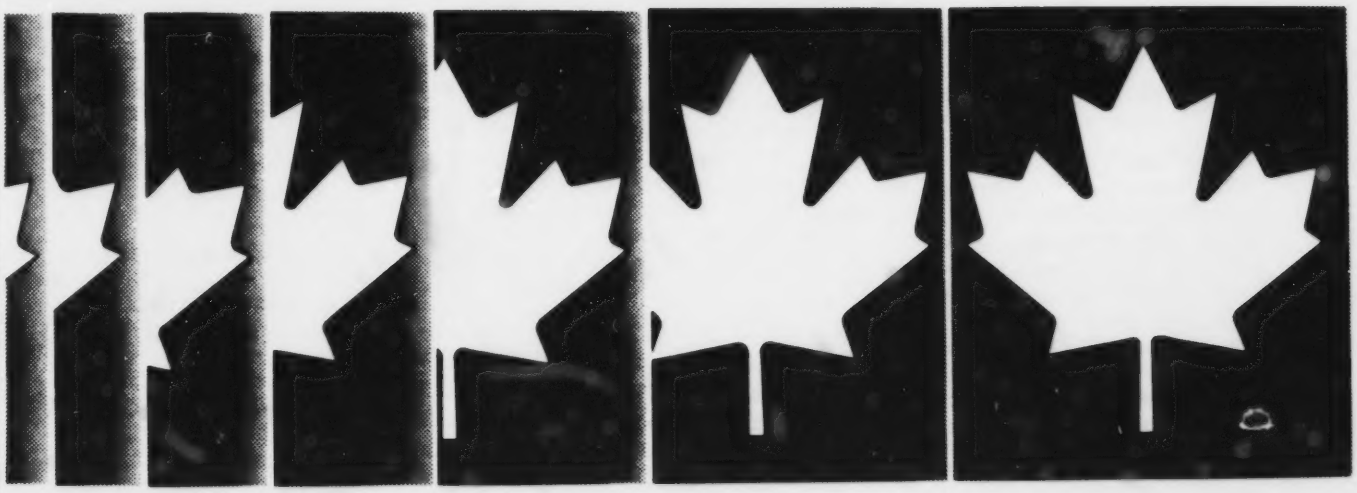
In response to a complaint from the Dominion Marine Association concerning a revision of port fees at Port Cartier, the committee initiated an investigation of port fees at St. Lawrence ports and the impact on lake carriers of the revised fees at Port Cartier. A report is scheduled early in 1984.

The committee continued to prepare shipping information, data analysis and expertise on a variety of matters. Considerable progress was made in computerizing the maritime cargo origin and destination data base. This program of modernization and review was extended to the Canadian ship data used extensively by the Commission and other federal government departments. The committee continued to publish the Canadian Merchant Fleet lists.

The committee initiated interdepartmental discussions on further improvements to the collection and assembly of information on international marine statistics.

Motor Vehicle Transport Committee

Gérald Drainville, Chairman
J.-L. Bourret
D.H. Jones
J.M. McDonough
R.J. Orange
J.D. Thompson
J.F. Walter
B.R. Wolfe



Motor Vehicle Transport Committee

The committee is primarily engaged in processing and ruling on applications from motor vehicle carriers for the transport of goods on Sundays as authorized by the *Lord's Day Act*. It also administers Section 27 of the *National Transportation Act* as it applies to the acquisition of bus or truck companies by any other transport undertaking that is subject to the jurisdiction of the Parliament of Canada.

Part III of the *National Transportation Act* establishes direct federal regulation of extra-provincial commercial motor transport. This part was proclaimed by the Governor in Council in 1970. It is not in effect, except for the CN Roadcruiser bus service in Newfoundland, which, by Order in Council, came under the jurisdiction of the Motor Vehicle Transport Committee (MVTC) in August, 1976.

In addition, the MVTC is responsible for the administration of the Atlantic Region Freight Assistance Act (ARFAA). Under this act, subsidy payments are made to designated carriers for freight transported within and out of the Atlantic provinces region. Common carrier truckers are included in this designation.

Lord's Day Act

The Commission is empowered under Section 11(x) of the *Lord's Day Act* to permit the transportation of goods on Sunday. In reaching a decision, the Commission is required to have regard for the object of the Act, that Sunday be a day of rest whenever possible, and also for the prevention of undue delay in the delivery of goods.

In 1983, the committee granted 25 permanent authorities and 187 temporary authorities on Lord's Day applications by for-hire and private truckers. This compares with 43 permanent and 207 temporary authorities granted in 1982.

Acquisitions (Section 27, NTA)

The Commission is empowered to disallow proposed motor vehicle transport acquisitions if it finds that they are unduly restrictive of competition or otherwise prejudicial to the public interest.

In 1983, the committee received 44 notices for the acquisition of motor carrier undertakings. The files were closed on 27 of those cases because no objections were received. One case was the subject of a public hearing resulting in a decision not to disallow the proposed acquisition. The 16 other notices of acquisition were being processed at year's end. In 1982, the committee received 19 notices of acquisition, none of which was disallowed. The Commission may launch an investigation into a proposed acquisition only if an objection is made by "any person or any association or other body representing carriers or transportation undertakings affected by such acquisition."

Hearings

The number of committee public hearings has dropped sharply as a result of a new policy adopted in May, 1981, whereby most applications for permanent authorities to transport on the Lord's Day are dealt with by the committee through file hearings based on evidence supplied in writing.

As a result the committee held only one public hearing in 1983 — one that dealt with a proposed acquisition — compared with 18 in 1982 and 38 in 1981. All 25 Lord's Day authorities issued last year were granted after file hearings.

It is hard to gauge how much money and time the trucking industry and its customers have saved because of this committee's policy but one good indication may be the 32 per cent which the Motor Vehicle Transport Committee has been able to permanently cut from its operating budget.

Roadcruiser

In December, 1982, CN Roadcruiser filed a new special local passenger tarif (4-9) which went into effect Jan. 17, 1983. The new tariff involved an average fare increase of six per cent, sufficient to generate additional revenue of approximately $230,000 for the year 1983. Cost increases for the same period were estimated at $375,000. The company's overall operational deficit for 1983 was forecast at approximately $300,000.

In November, 1983, Roadcruiser filed a new local passenger tariff (4-10) which was to become effective Jan. 1, 1984, reflecting a rate increase of five per cent over that of tariff 4-9 and generating revenues of approximately $220,000. Increased costs due to inflation for 1984 over 1983 are expected to total $305,000. Losses for 1984 are estimated at $300,000.

During rate hearings held in 1981, Roadcruiser indicated that future rate increases would probably enable the company to reach a break-even point sometime in 1983. With the imposition of "6

and 5" per cent limits on new rate charges during 1983 and 1984, the company indicated that the break-even point is still some time away.

Atlantic Region Freight Assistance Act (ARFAA)

Under this Act, subsidy payments are made to motor carriers for freight traffic within and out of the Atlantic provinces. The subsidy program was started in 1969 and is similar to the *Maritime Freight Rates Act* (MFRA), which provides payment on railway freight shipments in the same region.

Payments certified for truckers under the *Atlantic Region Freight Assistance Act* during 1983 amounted to $39.1 million compared to $45.8 million in 1982. (See Appendix XXV)

In August, 1983, a ruling of the Commission's Review Committee rescinded a prior decision of the Motor Vehicle Transport Committee concerning certain claims for subsidy, under the terms of the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and Regulations, in respect of movements of peat moss which eventually terminate in the United States.

The committee had ruled that since the applicant, CN, shipped peat moss to Canadian border points for subsequent export to the U.S., such shipments contravened regulations prescribing, ***inter alia***, that an outward movement (for which subsidies are granted) "does not include the transportation of goods... that are exported from Canada...".

Accordingly, the committee ordered the discontinuance of rate reductions on this type of traffic and further ordered the applicant to reimburse the monies already paid as subsidy for such movement.

The Review Committee's ruling centers around the fact that while the majority of shipments of peat moss involved eventually find their way into the United States, it is not possible to tell exactly what percentage of the goods will be exported in any given year. If it had been intended that subsidies be made payable on the basis of export statistics per producer per year, different regulations than those existing would have been written. Consequently, the Review Committee found that the subsidies were properly payable.

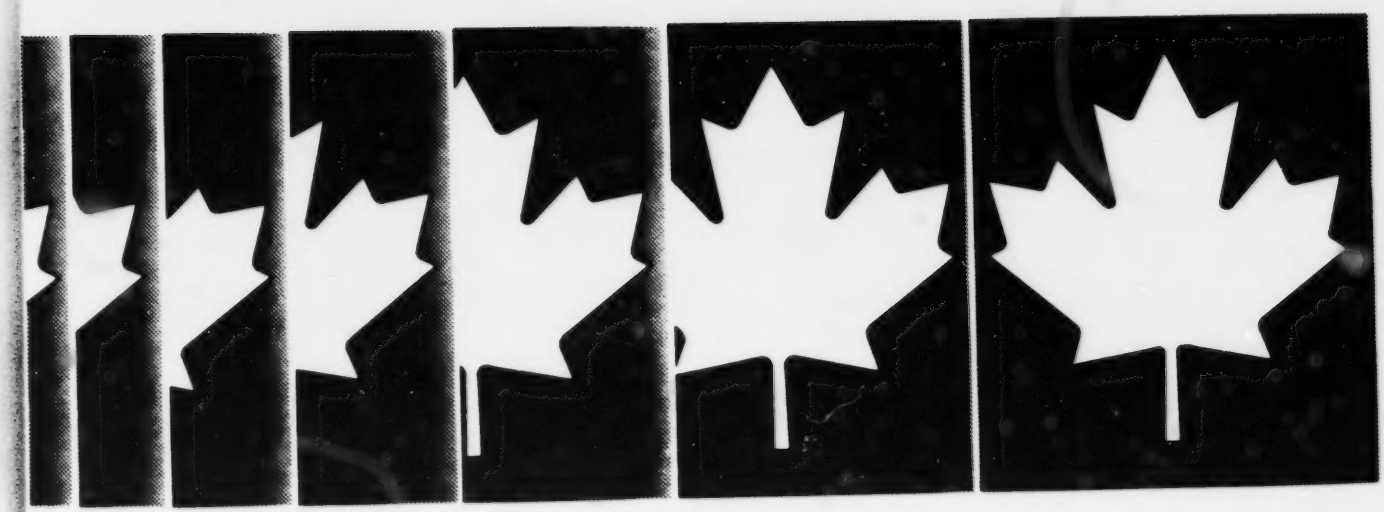
In the past year, the committee turned down several applications from truckers in the Atlantic Region seeking subsidies for the transportation of goods under the terms of the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and Regulations. The denial of applications has been based on the ineligibility of the movements or the goods shipped or on the corporate structure of the firm applying. In the latter cases, the committee was not satisfied that the effective control of the trucking company was independent of the producer or shipper of the transported goods, as called for by the regulations.

Two trucking companies denied subsidies on these grounds have appealed the committee decision to the Federal Court which had not ruled on the matter at year's end.

International Transport Policy Committee

J.M. McDonough, Chairman
J.T. Gray
Yves Dubé
M.D. Armstrong
Gérald Drainville
D.H. Jones
Paul Langlois
J.A.D. Magee

Alternates:
R.A. Azzie
J.F. Walter
Anne-Marie Trahan



International Transport Policy Committee

The International Transport Policy Committee (ITPC) advises the Commission on the development of any regulation or regulatory policy affecting transport between Canada and other countries. It has no direct regulatory function.

International Transport

International Transport is concerned, in particular, with the economic and legal aspects of international transport issues and with the reconciliation of Canadian interests in the domestic and international fields.

The committee represents the Commission on international and intergovernmental organizations and at conferences concerned with transport matters affecting regulatory action. It contributes to the interdepartmental forming of Canadian policies. Its representatives participate in the negotiation of international transport agreements, analyze and report on the probable economic and legal impacts, and propose or recommend appropriate measures of implementation. In so doing, the committee consults, when necessary, with concerned Canadian agencies, both public and private.

The committee has three branches, one attached to the Air Transport Committee and two to the Water Transport Committee.

International Air Transport Branch

This branch ensures that the regulatory structures and mechanisms governing international air transport services, developed and embodied in bilateral and multilateral agreements, are appropriate to the needs of Canadian users of air transport and serve to provide maximum economic benefits to Canada and Canadian air carriers.

International Maritime Transport Branch

This branch provides a continuous analysis of the major international factors affecting maritime economic policy and their impact upon shipping, mostly foreign-flag, serving the import and export trades of Canada. Positions taken by the committee on economic regulatory policy are presented by the branch during formulation of Canadian governmental positions and international multilateral negotiations. Reports are made to the committee and others as required on the economic benefits to Canada of international maritime agreements.

Multimodal and Maritime Economics Branch

This branch directly serves both the International Transport Policy Committee and Water Transport Committee.

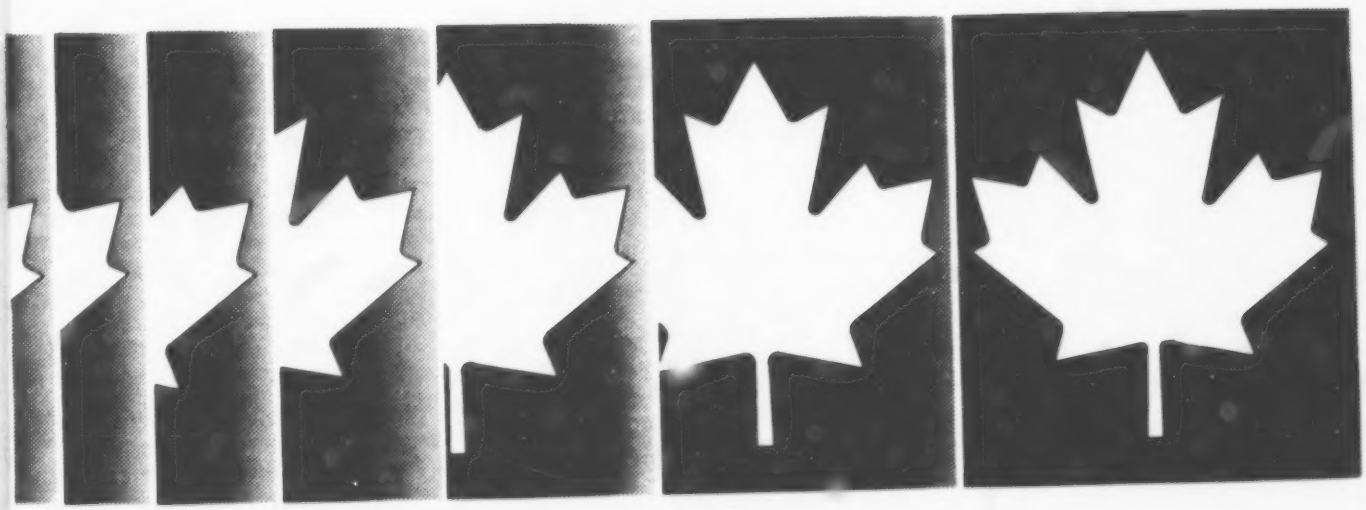
On behalf of the International Transport Policy Committee, the branch continued to monitor economic, operational and regulatory matters affecting the transportation of goods by multimodal means into and out of Canada. It was the Commission's representative in the ongoing interdepartmental and industry consultations on matters affecting multimodal transport, containers and facilitation of transport documentation.

The Commission was requested to provide a rapporteur to assist the secretariat of the UN Economic Commission for Europe in its preparatory work on multimodal transport methodologies. The branch fulfilled this request and provided an expert to oversee a study of multimodal data provided by member states and prepared a report on multimodal transport policy approaches. The report was a basic document for the third session of the Group of Experts on Transport Trends and Policy. The branch also actively participated in the in-house Task Force on Multimodal Transport.

A description of the branch's activities related to maritime transport is found under the report of the Water Transport Committee.

Commodity Pipeline Transport Committee

D.H. Jones, Chairman
R.A. Azzie
J.-L. Bourret
J.M. McDonough
R.J. Orange
B.R. Wolfe



Commodity Pipeline Transport Committee

Most Canadian resource products can be transported by pipeline. Pipelines for the transmission of commodities, other than crude oil and natural gas, are called "commodity pipelines". The Commodity Pipeline Transport Committee (CPTC) is responsible for the regulation of such pipelines, if they cross provincial, international or territorial borders.

The CPTC draws its authority from Part II of the *National Transportation Act*. Since its formation, the CPTC has operated with these powers and under the provisions of Section 24(1) of the NTA.

If a commodity pipeline also transports crude oil or natural gas, it is a "combined pipeline" and the CPTC may share jurisdiction of such a pipeline with the National Energy Board.

The CPTC conducts its business mainly through public hearings. Its principal function is to deal with: a) applications by commodity pipeline companies for a certificate of public convenience and necessity to construct and operate such systems; b) the acquisition or abandonment of commodity pipelines; c) the filing, disallowance, substitution or prescription of tariffs and d) the resolution of related disputes and public interest matters. In addition, the CPTC sets standards, procedures, rules and regulations, under the provisions of the NTA, to facilitate conduct of its duties.

The CPTC is also an advisory and information source to other federal and provincial government departments and agencies, to industry and to the public, regarding the development, operations and statistics related to commodity pipelines.

Commodity Pipelines

Generally speaking, commodity pipelines are pipelines for the transportation of commercial solid, liquid and/or gaseous commodities, but not for the transmission solely of "oil" or "gas" (as defined by the *National Energy Board Act*). They can range from short, small diameter, pipelines across the Canada/U.S. border to large billion dollar-plus systems to move millions of tons of materials.

A pipeline designed to transport solid material is usually referred to as a "slurry" pipeline. For instance, finely ground coal mixed with water forms a slurry which can be pumped over long distances. This type of commodity pipeline is more than just a pipeline; it includes all those plants and facilities necessary to permit the transmission of commodities through the pipe. Such plants and facilities could be required, for instance, to alter the physical and/or chemical characteristics of the commodity from those acceptable for railway transportation. Solids and liquids may have to be mixed for transportation and separated afterwards. Sizeable environmental protection facilities may be necessary to clean up water effluents, as well.

Commodity pipelines also transport materials such as anhydrous ammonia, methanol or liquid carbon dioxide. These types of gases or liquids require special treatment not available in the conventional oil or gas pipelines. Different types of liquids can be pipelined in batches with each other. As well, liquids and gases can be moved together through these pipelines.

Pipelines for the transmission of relatively common materials such as potable water, steam, and waste products also fall into the category of commodity pipelines.

Commodity pipelines employ well-known technological principles. Nevertheless, the large number of solids, liquid and gaseous commodity types and mixtures that can be transported and the associated preparation and reconstitution plants, usually require design, operational and environmental considerations much more complex than conventional oil or natural gas systems. As well and unless special circumstances prevail, most commodity pipelines need large long-term and secure traffic volumes over long distances to be economical. These characteristics, the need to commit huge capital investment and the potential competition commodity pipelines posed for traditional and developing bulk railway freight traffic, present a difficult and unique regulatory regime. Already long-distance commodity pipelines in other countries have proven to be technically and economically feasible. Commodity pipeline technology in Canada is currently limited to short-distance applications, mostly between mining or primary manufacturing plants. Indications are, however, that a significant role will be played by long-distance commodity pipelines in Canada as major developments have been forecast for the next 10 to 15 years.

Slurry Pipelines

Since the early 1900's, many short-distance slurry pipelines have transferred minerals and waste products at mining sites. The technological feasibility of

commercial application of the concept over long distances (e.g. over 80 km) has been given serious consideration by industry and governments since the 1950's.

Emphasis in the 1960's and early 1970's centered on the technical and economic feasibility of pipelining coal, iron ore, sulphur, potash, metallic concentrates, wood chips and other resource materials in water-based slurries. During the mid-to-late 1970's, greater concern was given to the possibility of employing non-aqueous carrier fluids, such as crude oil and including methanol and liquid carbon dioxide for obvious economic reasons.

A specific slurry pipeline can be feasible as a mode of transport if the solid commodity throughput volume is in the order of five to 10 million tons or greater, brought "on-stream" quickly, and secured by long-term contracts. The carrier liquid (whether water or other fluid) must be available in sufficient and compatible supply for the life of the pipeline. For these and other more specific reasons, a very stringent set of special circumstances must be present to permit large-scale commercial application.

The correct combination of these circumstances has been found at a variety of locations around the world—mainly in association with the production and marketing of coal and iron ore concentrates. Through the construction and successful operation of long-distance slurry pipelines, the technology has been proven and the long-term economic advantages of pipelining commodities has been demonstrated. Most of the existing slurry pipelines have been constructed between points where there were no other existing transportation facilities. In recent years, however, the economic attractiveness of new long-distance slurry pipelines, compared to existing railway operations, has improved. Indeed, such systems pose a potential competitive alternative to traditional methods of bulk resource transportation and from a national transportation policy point of view, such competition would be healthy.

Although there are no long-distance slurry systems in Canada, many potential projects have been studied by industry and government. In the past, serious efforts have been made on pipeline projects to move: thermal coal from Alberta and British Columbia to Thunder Bay for transshipment to other Ontario points; metallurgical coal to Vancouver for the Japanese markets; sulphur from Alberta to Pacific Coast ports for export; potash from Saskatchewan to the United States; and iron ore from the Labrador Trough area to St. Lawrence ports. More recently, attention has turned to evaluating the potential slurry pipelines to move newly-forecasted tonnages of thermal coal from Alberta and British Columbia to Pacific Coast ports for overseas markets. Methanol, as well as water, has been considered for the carrier liquid in these projects. These slurry pipelines currently present the greatest promise of materializing in the near future in Canada.

Other Commodity Pipelines

Commodity pipelines that could come under CPTC jurisdiction are not restricted to the slurry or solid-liquid mixture variety. Pipelines to transport any liquid that is neither oil or gas can also be regulated by the Commission. An example is the proposed Alberta Ammonia Ltd. pipeline to transport anhydrous ammonia from Alberta to the United States, which involved the formulation of CPTC Order 1974-P-1 (information required of an applicant for a certificate of public convenience and necessity). These types of "single phase" commodity pipelines have not in the past been the most prominent systems under CPTC jurisdiction, but recent developments in the petrochemical industry indicate that they may be numerous in the future.

CPTC Past Involvement

The Commission initiated and funded part of a national research and development effort on the technological aspects of commodity pipelines. CTC staff has studied the economics of a large number of potential commodity pipelines over the years and has monitored developments in Canada and abroad.

The CPTC has maintained a state of readiness to deal quickly with certificate applications by being aware of technological and economic implications and by holding discussions with numerous Canadian and U.S. commodity pipeline proponents on all aspects of development. Preliminary information schedules have been prepared to assist applicants for a certificate of public convenience and necessity. In this regard, the CTC and CPTC have restricted their effort to subject matter and at a level of detail commensurate with priorities based on the potential for particular systems to be constructed. To date, priorities and potential have not warranted the establishment of a permanent CPTC staff organization.

The first application for a certificate of public convenience and necessity was received and processed in 1982. This involved the certification, following a public hearing, of eight process lines and one high pressure superheated steam line owned by Fraser Inc. of Edmundston, N.B.

In 1982, CPTC formulated an ongoing work program with four main areas: a) development of a staffing plan, so as to expedite future major long-distance pipeline applications; b) improvement of public understanding and awareness of commodity pipeline regulation; c) preparation of a committee handbook on all aspects of CPTC jurisdiction and d) assessment of existing and potential commodity pipeline activity and regulatory requirements.

CPTC Current Activities

The regulatory activity centered on following up on the Fraser Inc. application and on processing an application by E.B. Eddy for a new steam line between Quebec and Ontario.

Planning proceeded in 1983 on the certification of several other similar short-distance pipelines that are currently operating without the necessary approvals. During the year, CPTC fielded a large number of information requests by industry, federal and provincial government departments and agencies concerning jurisdiction and regulatory approaches.

An information pamphlet "Commodity Pipeline Regulation" was distributed early in 1983. It formed not only a means to convey the CPTC role to the public but also yielded "feedback" from interested parties through an associated questionnaire.

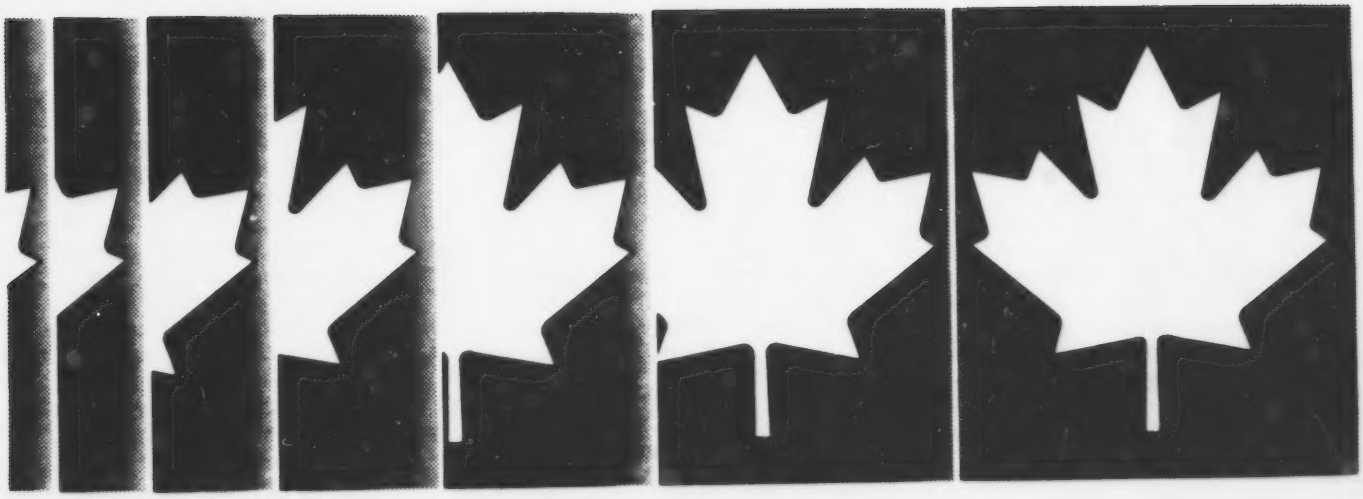
The executive director — CPTC position was classified in 1983 for a two-year period and will be staffed part-time on an acting basis.

The further development and refinement of a committee handbook progressed slowly in 1983 due to other higher priority demands. Chapters dealing with legal and staff mandate, technical descriptions and certification criteria were however, completed in draft form. Chapters dealing with rate regulation, engineering and accounting standards are being drafted. This handbook will likely serve as a basis for further consultation towards the development of comprehensive regulatory guidelines and information to assist applicants and interveners.

At least one application for a short-distance commodity pipeline is expected in 1984. Plans to expedite it are in place.

Review Committee

J.T. Gray, Chairman
M.D. Armstrong
Gérald Drainville
D.H. Jones
Paul Langlois
J.A.D. Magee
J.M. McDonough
Yves Dubé



Review Committee

Under Section 63 of the *National Transportation Act* the Canadian Transport Commission "may review, rescind, change, alter or vary any order or decision made by it, or may rehear any application before deciding it."

Each modal committee may, on its own motion, review its orders or decisions; but when an application is made for a review of a Commission order or decision or when the Minister of Transport, on appeal from a decision or order, directs that a review be carried out, the matter is referred to the Review Committee.

The committee is usually composed of the other committee chairmen with the Commission vice-president as chairman. However, a committee member will refrain from sitting in review of a decision or order in which he/she had earlier participated.

Review Process

Unless a public hearing has been ruled necessary, the committee considers only written pleadings on applications for review. Submission of an application to the committee must be made within 30 days of the date of the order or decision on which a review is sought. Copies must be served on all parties to the original application and interventions in favour of, or against the application, must be made within 30 days of service. The applicant has 10 days to reply. These periods of time may be varied if circumstances so warrant. Only when all pleadings have been completed, will the committee consider the matter.

In the course of its consideration of an application the committee first determines if the order or decision is reviewable. This occurs when new and relevant facts have arisen which could have had a bearing on the modal committee's findings in issuing its order or decision. The committee will also review an order or decision if it is shown that a modal committee erred in its application of the law, or in respect of the facts, or if it breached the rules of natural justice, or that an important matter of principle is at stake.

Once a *prima facie* case for review has been acknowledged, the committee may deal with the matter itself or refer it back to the modal committee. In general, the Review Committee will refer a matter back to a modal committee only when new and relevant evidence has been produced.

Applications

During 1983, 98 applications for review were filed with the committee. In addition 30 applications were carried over from the previous year for a total of 128 applications. Of these, 64 were denied because there were no grounds to justify a review; 29 were declared reviewable; and one application was withdrawn. Thirty-four applications had not been considered by year-end as the pleadings were not complete or the committee was still studying the matter. (See Appendix XXVI)

Of the 29 cases in which a review took place, 14 produced modifications or rescissions of the original order or decision. Two cases resulted in a re-affirmation of the original decision. At year-end, 13 applications referred to the modal committees for review had not been decided.

Results of 13 applications for review still under consideration by the appropriate modal committee or the Review Committee at the end of 1982 were: a re-affirmation of the original decision, three cases; modification, four cases. Six cases were still under consideration at year-end. The matter on which the committee stayed its decision in 1981 pending further action on the part of the modal committee resulted in a modification of the original decision. (See Appendix XXVII)

A party who is dissatisfied with a Commission order or decision may decide to use other avenues of appeal. He may appeal to the Federal Court of Canada, to the Governor in Council, and in some instances to the Minister of Transport.

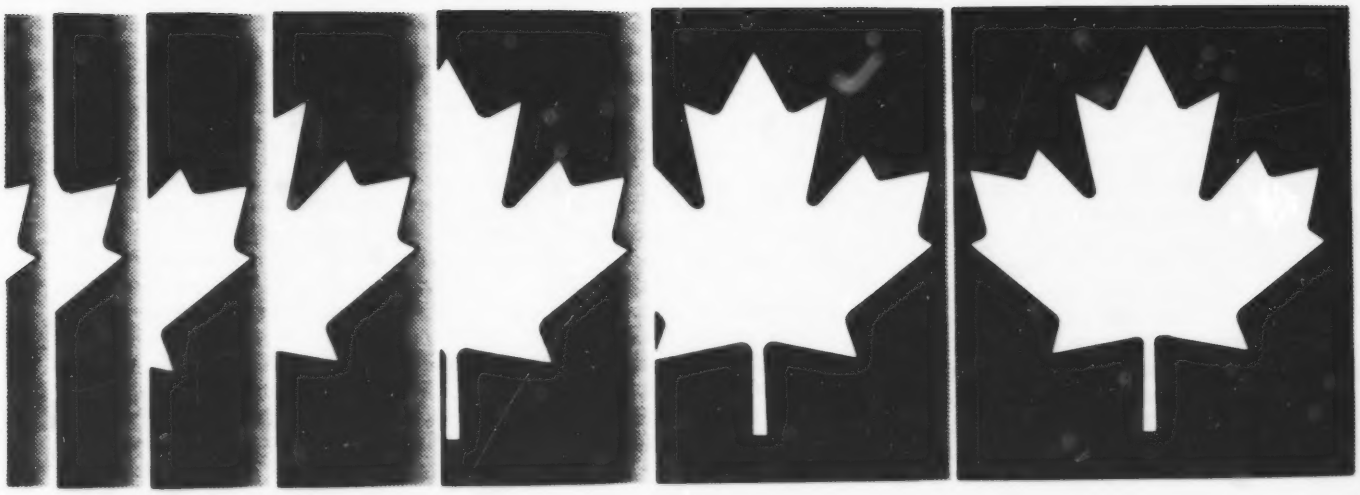
Appeals to the Minister

The Minister of Transport delivered 10 judgements during 1983 on appeal from decisions or orders of the Commission. Of the 10 appeals, six were dismissed and one was modified from the original decision. One appellant withdrew.

The two cases referred back to the Commission for review resulted in a re-affirmation of original decisions. There were two cases referred back to the Commission, on which a decision had not been made at the end of 1982. One resulted in a modification of the original decision and the other was still pending. (See Appendix XXVIII)

Research Branch

Yves Dubé, Vice-President (Research)



Research Branch

The Research Branch provides research support to the Commission and its committees, responds to requests from Transport Canada, and carries out other relevant research as required under the various provisions of the *National Transportation Act*.

The 1983 Focus

In the past year, the branch devoted considerable effort to continuing areas of research which were initiated in 1982. This included projects related to rail capacity problems, such as the Vancouver and Thunder Bay access studies, work concerning grain transportation and the analysis of low-priced air fares, air carrier pricing and financial performance. The branch also completed a study of productivity in the Canadian airline industry and embarked on a similar study in the Canadian railway industry.

The branch continued studies related to transportation of the handicapped. In this field, a preliminary analysis was completed of various statistics on para-transit systems operating in large and medium-sized communities in Canada. Staff of the branch began developing an eligibility form for a multimodal transportation card for the handicapped along with an explanation guide. In cooperation with Statistics Canada, a survey was undertaken among handicapped persons in Canada to determine who are transportation-disabled. A committee of representatives of handicapped persons has been established to identify problems related to accessibility to intercity passenger services.

During the past year transportation problems in northern Canada were the subjects of two studies by the Research Branch. A report on the role of Churchill in the resupply of the Keewatin was completed and a preliminary report was issued on the transportation requirements of the Yukon.

The branch also studied the operations and practices of shipping lines serving the Canadian liner trades and played an active role in the Interdepartmental Committee on the *Shipping Conferences Exemption Act*.

Other activities undertaken by the branch during the year included participation in various interdepartmental committees dealing with transport statistics, continuing assistance to the Energy Supplies Allocation Board and the preparation of the economic and transportation components of the Commission's annual Environmental Assessment and Strategic Overview.

Continuing the Commission's policy of making as much research work as possible available to the public, the Research Branch produced and distributed five publications during 1983. (See Appendix XXIX) The branch also produced working papers, issued a report on the Yukon inquiry, improved and expanded its monthly publication, *Transportation Intelligence Report*, and completed the fourth biennial edition of the Research Branch's *Transport Review*. In addition, the branch has published the Phase 1 Report on the Vancouver Access Study and two volumes on the Thunder Bay Rail Capacity Study on behalf of the sponsoring agencies.

The branch comprises four directorates and is headed by an executive director who reports to the vice-president (research). The Freight Studies Directorate deals with movements of bulk commodities and agricultural products, primarily by rail and commodity pipelines; Passenger Transport Studies specializes in airline research projects, international air transport and passenger transport by other modes; Transport Industries Analysis Directorate concentrates on marine economics, shipping issues, multimodal transport and trucking; and finally, Economic and Social Research Directorate undertakes projects requiring professional expertise in economics, statistics and sociology and is a resource group in these areas.

The Research Coordination Committee meets periodically to advise on research carried out within the Commission, including the work carried out by the Research Branch. The committee consists of the vice-president of the Commission, chairpersons of the five modal committees and the vice-president (research) who is committee chairperson.

Air Transport

Throughout the past year, the Research Branch investigated two elements of air carrier pricing. The most consideration has gone into continuing the analysis of the 'low-priced air fare experiment' which began approximately five years ago. To this end, the branch, with assistance from the Air Transport Committee (CATC), prepared *The Low-Priced Air Fare Review: The First Five Years*. This builds upon the discussion on discount air fares as found in the previous volumes in this series. In preparing this report, a number of market surveys were undertaken relating to

domestic ABCs and various seat sales offered by the airlines. While the review addresses some results of these surveys, each is also the subject of an individual discussion paper.

While the preceding investigation was under way, the branch continued the closely-related study of air carrier pricing and financial performance. This work was motivated earlier by air carrier requests for tariff revisions and the subsequent considerations given by the Commission in relation to the appropriateness of establishing a rate of return on investment. Further study of these matters has involved an examination of demand, existing air carrier capacity, intended investment and the impact of inflation. Resolution of this study should provide a basis upon which proposed air carrier tariff changes can be evaluated.

The branch has also undertaken work related to small carrier operations. In this context, and at the request of the Minister of Transport, the branch completed a study of the role of Churchill, Man., in the resupply of the Keewatin, NWT, and has initiated work on a comparative analysis of the rates charged by selected local service air carriers with operations in either northern or southern Canada.

The branch has maintained a high profile as a member of the interdepartmental group responsible for bilateral air negotiations. During 1983 there was a continuation of the discussions with the United States on a new agreement and a number of other countries, including, Portugal, Singapore and the Scandinavian countries also pursued bilateral air arrangements with Canada.

Water and Multimodal Transport

The branch did a "cargo diversion" study to examine the value and types of commodities of Canadian export trade moving through U.S. gateways. The study looked at Canadian points of exit and the mode of transport by which cargo was diverted.

During the course of the year, the branch completed and published a survey o the principal economic models which have been used in the analysis of liner shipping. The study developed and evaluated the broad structural frameworks which support the range of theoretical approaches from the traditional monopoly-cartel model to the recently-formulated contestable markets.

The branch also carried out a project to assess the implications for Canada of a package liability limitation stipulated in two recent U.N. conventions for the carriage of goods, namely the "Hamburg Rules" (1978) and the Multimodal Transport Convention (1980). The study evaluates the significance and adequacy to Canadian shippers of having the option of claiming cargo loss or damage on either a per package or per kilogram basis under these two conventions.

In bulk shipping, a study was completed in 1983 which examined selected aspects of ocean shipping arrangements for Canada's major bulk trades. This study also assessed the potential impact of cargo sharing/reservation on major bulk commodity movements to and from Canada.

During the past year, the freight-rate index for liner trades was refined and updated. A report containing quarterly indices for Canadian export trades from 1978 to 1981 was completed and will be published in the branch's 1984 research report series.

The branch initiated an analysis of liner shipping capacity on the North Atlantic and also started analysis of the structure and level of liner conference freight rates.

Rail Transport

The branch continued to emphasize rail capacity issues in 1983, completing the first phases of both the Vancouver Rail Access Study and the Thunder Bay Rail Capacity Study. Subsequent work on the Vancouver and Thunder Bay Studies is now under way or planned so as to resolve rail capacity limitations through operating changes and limited capital expenditures. These studies have been undertaken with the appropriate provincial governments and the Department of Transport.

The branch compiled a report on a major Section 22 inquiry into the transportation requirements of Yukon, at the request of the Yukon Government. In cooperation with the Department of Transport and the Government of Prince Edward Island, a thorough review is underway of the use of rail, truck and intermodal transport systems on PEI.

Studies of the cost of capital for Canadian airlines and railways were also completed in 1983. As in previous years, significant studies were undertaken in the transportation of grain, including a review of the transportation of oilseeds and oilseed products with other federal departments, the development of new ways of

modelling and costing grain transportation from farm to export point and the analysis of rehabilitation expenditures on prairie branch lines.

During the past year, the branch also provided support to the Railway Transport Committee at various hearings and in such investigations as the Fording River Subdivision Derailment, the Calgary Dayliner Accident Hearing, the Conrail Acquisition Case and the Railway Noise Mitigation Study. The branch participated in a working committee set up by VIA Rail Canada Inc., to review plans for high-speed passenger-train services in the Québec-Windsor and Calgary-Edmonton corridors.

Highway Transport

An analysis of for-hire trucking rates in Quebec, Ontario and Alberta was completed during the year and published in the branch's research report series. In addition, the branch commissioned a consultant to study the provincial and territorial regulatory approaches to private and exempt for-hire trucking. The consultant's report was issued as a working paper.

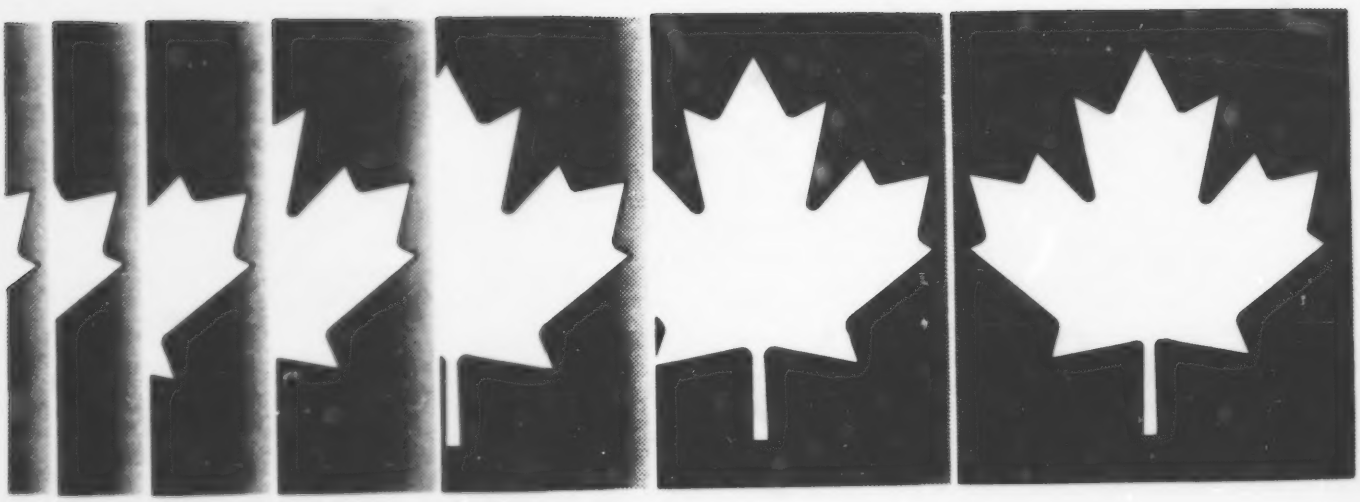
A study of for-hire trucking across the Canadian-U.S. border was also completed in 1983 and will be soon published.

At the request of the Motor Vehicle Transport Committee, (MVTC) the branch carried out an inquiry under Section 81 of the *National Transportation Act* into the proposed acquisition of D-Line Carriers Ltd. by Kingsway Transport Ltd. and provided support at a public hearing MVTC held in connection with the acquisition.

A study of the financial position and operations of the Roadcruiser bus service in Newfoundland was suspended in 1983 and will be resumed in 1984.

Traffic and Tariffs Branch

Yves Dubé, Vice-President (Research)



Traffic and Tariffs Branch

The Traffic and Tariffs Branch, reporting to the vice-president (Research), has two divisions: Tariffs and Subsidies Control and Traffic and Tarif Studies. It provides advice and assistance to modal committees on traffic, tolls and tariffs of railways, motor carriers, water carriers and international bridge and tunnel companies subject to federal regulation. It also maintains and monitors their tariffs and administers subsidy programs authorized by the *Maritime Freight Rates Act* and the *Atlantic Region Freight Assistance Act*.

The Traffic and Tariffs Branch provided technical advice and participated with Transport Canada in ongoing policy initiatives studies related to domestic and international freight rate problems. Advice was also provided to Transport Canada on technical matters related to implementation of the "6 and 5" program.

The branch analysed the impact of United States deregulation on Canada-U.S. rail freight traffic, on Canadian shippers, shipper associations and carriers. The branch initiated and improved liaison with senior traffic and rate officers of the Interstate Commerce Commission to better assist in the reconciliation of differences between the regulatory systems as they relate to rail traffic between Canada and the U.S.

There was a heavy involvement in the work on statutory freight rates on grain as a preliminary to the passage of the *Western Grain Transportation Act*. The executive director continued in a senior capacity as chairman of the "Ad Hoc Committee on Rates" which was composed of representatives from grain shipping organizations, railways and the government. Considerable support was provided to the "Ad Hoc Committee" by the staff of the Traffic and Tariff Studies Division. The executive director also provided technical assistance to the Minister of Transport and to the Deputy Minister of Transport at the Parliamentary Committee Hearings on the *Western Grain Transportation Act*, including appearing as a witness at these hearings.

Officers of the branch provided assistance to Transport Canada in the forming of regulations which will apply in the administration of payments to carriers as contemplated by the *Western Grain Transportation Act*.

Tariffs and Subsidies Control Division

Tariffs Control Section

This section ensures that all tariffs and tolls issued by federally-regulated railways, railway express companies, water carriers, motor vehicle operations and international bridge and tunnel companies are compiled, issued, and filed in accordance with the *Railway Act*, the *Transport Act*, the *National Transportation Act* and Commission regulations.

Subsidies Control Section

This section is responsible for discharging the Commission's administrative mandate under the provisions of the *Maritime Freight Rates Act* and the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and Regulations pursuant to the enacting legislation. These statutes provide federal subsidies to carriers handling designated commodities in the Atlantic Region of Canada.

Maritime Freight Rates Act

This Act, which was passed in 1927 as the result of a Royal Commission, prescribed reductions in freight rates on railway traffic originating in the Province of New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island and that portion of the Province of Quebec east of Diamond and Lévis, Quebec, situated south of the St. Lawrence River. This geographic area was designated in the Act as the "select territory". When Newfoundland became a province, the select territory was expanded to include Newfoundland, but not Labrador.

This Act requires CN to maintain reduced rates on all domestic traffic originating at points located in the select territory and moving to stations in Canada located west thereof.

Other rail carriers operating in the select territory are permitted to meet the lower rates imposed on CN and in return for this concession, the Federal Government reimburses all carriers to the extent of revenue loss involved.

Atlantic Region Freight Assistance Act

This Act was passed in 1969 to provide federal assistance to shippers in the Atlantic Region by lessening their transportation costs on movements of traffic within and from the select territory.

Section 3 of the Act authorizes subsidies to truckers transporting goods to Canadian points west of

the select territory. Such subsidies are similar to those received by rail carriers under the provisions of the *Maritime Freight Rates Act*.

Section 6 of the Act authorizes assistance to designated recipients, within the select territory, to enable them to compete on more favourable terms with shippers or consignees located outside the select territory, or with other carriers.

Subsidy payments are administered in accordance with regulations established by Federal Orders-in-Council and, at the present time, contemplate payments to carriers on traffic moving westbound from the region and traffic originating and terminating at points within the select territory.

Westbound movements are subject to the Atlantic Region Selective Assistance Regulations which authorize the payment of special assistance to railways, railway express companies and truckers on movements of designated commodities in circumstances where such carriers have made prescribed reductions in rates in respect of the movements concerned.

Intra-regional movements are covered by the Atlantic Regional Special Selective and Provisional Assistance Regulations which authorize the payment of assistance to railways, railway express companies, truckers and water carriers on the movement of designated commodities originating and terminating at points within the select territory. Carriers concerned may only claim such subsidy where they have reduced rates, otherwise applicable, by percentage reductions prescribed in the Regulations.

In addition to the foregoing, the division also verifies subsidy claims submitted by railway companies on export grain and flour under conditions prescribed by Section 272 of the *Railway Act*.

Traffic and Tariff Studies Division

This division carries out investigations and analysis to help CTC committees and branches. The division responds to requests and enquiries from other federal government departments, provincial and municipal governments, industries, associations, agencies, consumer groups, and members of the public.

In late 1983, the division prepared, published and distributed "Canadian Transport Commission, Traffic, Tolls and Tariffs". It publicizes the role, jurisdiction and functions of the Commission in relation to railway rates and tariffs and describes the various avenues of appeal available to the public.

The division comprises three specialized sections: Complaints and Applications Studies, Traffic Studies, and Tariff Studies.

Complaints and Applications Studies Section

This section investigates and analyses complaints and applications on transportation rates, services and conditions of carriage that could be considered prejudicial to the public interest.

During 1983, several applications under Section 23 of the *National Transportation Act* (NTA) were considered and decided by the Railway Transport Committee (RTC). The RTC ruled in favour of Prairie Malt (Canada) Ltd. concerning rates on barley malt from Western Canada to export positions on the west coast. Also in favour of the applicant, was a committee decision (after a public hearing) in the Columbia Containers Ltd. case concerning demurrage assessments on grain and grain products for export. Application for relief was denied Crown Zellerbach Ltd. (after a public hearing) in its application concerning freight rates on pulpwood chips from the British Columbia interior to the Vancouver area. Leave to appeal under Section 23 of the NTA was denied Continental Grain Company (Canada) Ltd. and Arctic Grain Ltd. on applications concerning the assessment of demurrage charges on export shipments of grain "screenings", and the Government of Newfoundland and Labrador, whose application resulted from action by CN to raise certain rates to Newfoundland to a compensatory level on feedgrains and related products.

The commitee granted a request to withdraw the Woodpulp Incentives application under Section 23. As a result of the Woodpulp Disparities case, also pursuant to Section 23, two committee orders were issued during the year to amend a discount tariff, which gives effect to the committee's 1979 decision in favour of the applicant. Staff also investigated a request from B.C. Forest Products for changes in the discount tariff.

Among complaints received during the year by the committee were: Evans Products Co. Ltd. concerning rate negotiations between the railway and shipper on export lumber traffic; Balfour Forest Products Ltd. concerning

demurrage charges assessed Balfour by CN during the B.C. longshoremen's labour dispute; Pfizer Canada Inc. with respect to the level of rates on citric acid from Cornwall, Ont. to Calgary, Alta.; Indusmin Ltd. concerning the level of rates on silica sand from the U.S. Midwest to the Toronto area; and Soulanges Industries Ltd. concerning rental charges for a private siding at Soulanges, Que.

Two mediation proceedings were requested of the committee and conducted by section staff during 1983. They were from Western Assembly Ltd. and Hostess Food Products Ltd. and each case reached an accord satisfactory to the complainant. The Western Assembly case concerned the refusal by CN to enter into joint rates with CP Rail on traffic to Eastern Canada. The Hostess complaint concerned confusion relating to the phase-in of container services to Newfoundland. A complaint by the Automobile Importers Association of Canada appears to have been resolved after correspondence among the Commission, the complainant, and the carriers.

Section staff participated in public hearings convened by the RTC to determine the nature of certain commission payments by CN Europe to Cast Containers, S.A., which related to container traffic moving from Montréal to Chicago.

Three RTC Orders were issued during 1983 disallowing certain container rates of TerraTransport as non-compensatory and not in accordance with Section 276 of the *Railway Act* and ordering TerraTransport to substitute and file new rates. This resulted from an investigation under Section 48 of the *National Transportation Act* requested by the Minister of Transport following a complaint by Atlantic Container Express.

Also pursuant to Section 48, the CTC was requested to study the effects and implications of U.S. rail deregulation on Canadian shippers and rail carriers *(Staggers Rail Act of 1980)*. Staff of this section, appointed under Section 81 of the *National Transportation Act*, conducted meetings with and received submissions from shipper associations, carriers and provincial government officials. A preliminary report is to be released in January, 1984, with a final report due in late spring.

Section staff are currently conducting an RTC inquiry into CTC regulations governing interswitching. A public notice soliciting submissions from interested parties was issued in June, 1983, and a total of 56 submissions was received. A report summarizing their content is planned for early 1984.

Traffic Studies Section

This section maintains a comprehensive traffic data base to support the branch, other branches and committees, to publish annual commodity flow reports, and provide data in answer to requests from outside the Commission. It also studies traffic flows and patterns, transportation pricing, and the effects of transportation costs on the Canadian economy.

Traffic Studies' multi-year data base, which now includes rail movements within Canada and between Canada and the United States and subsidized highway movements in and from the Atlantic provinces, was used on 25 different occasions to meet requests. The requests came from such organizations as the Commission, federal and provincial government departments, Canadian railways, Members of Parliament and consulting organizations both in Canada and the United States. Meanwhile, expansion of the rail data base continues and another year of Atlantic provinces highway traffic data are being processed.

The section established minimum compensatory rate levels for canola products pursuant to Order-in-Council 1976-894. The RTC issued two orders to establish these rate levels, in July and in late December.

Also in 1983, staff participated in a review of minimum compensatory rate establishment methodology in support of an RTC subcommittee task force. Staff also participated in an interdepartmental review group examining the impact of potential changes in freight rate structures on movements of rapeseed oil and meal east of Thunder Bay and Armstrong, Ont.

Tariff Studies Section

This section provides the specialized technical support required to fulfill the division's mandate. This includes the analysis, verification, documentation and reports on freight and passenger tolls and conditions.

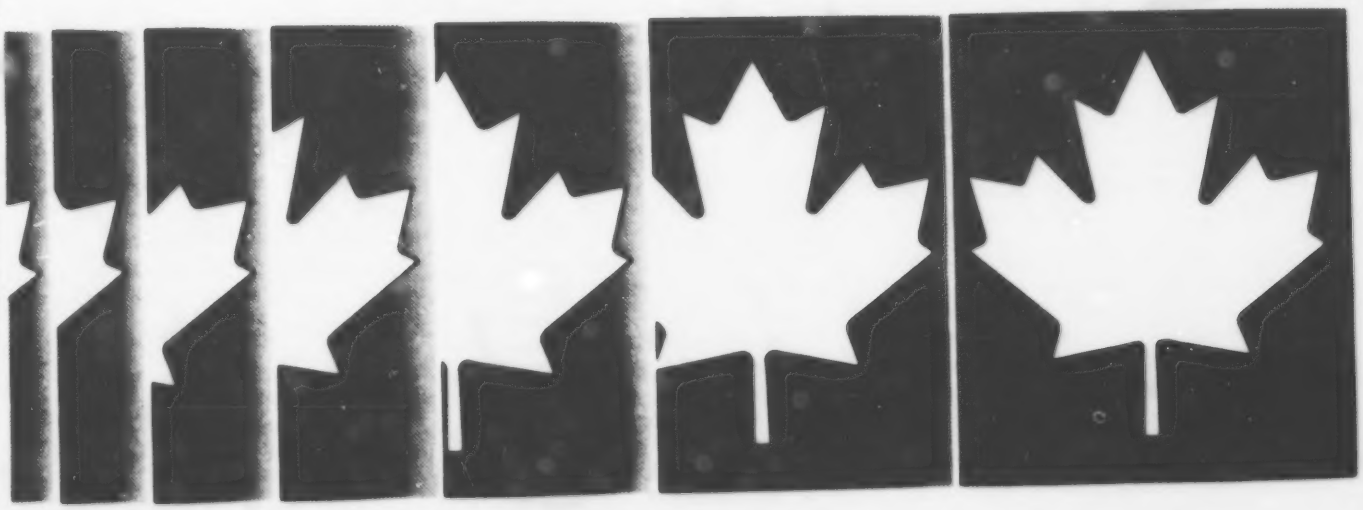
In addition to its involvement in almost all of the projects of the other two sections during 1983, staff members were directly involved in many Commission and interdepartmental projects.

The most significant of these concerned the *Western Grain Transportation Act*, and included analysis of the effects of the act by Transport Canada and an interdepartmental task force, study of the bill by committees of the House of Commons and the Senate and implementation of rate portions of the act.

Activity Tariff Control

Year Ending December 31	1982	1983
Total Rail Freight Tariffs Filed	50,818	51,167
Total Rail Express Tariffs Filed	4,555	5,996
Total Rail Passenger Tariffs Filed	237	121
Total Rail Agreed Charges Filed	729	650
Total Agreed Charges in Effect	193	176
Number of Participating Shippers Currently in Effective Agreed Charges	1,520	1,480

Cases before Federal Court and Supreme Court of Canada



Cases Decided in 1983

CP Ltd. v. CTC
Federal Court — Trial and Appeal Divisions
Files T-1[illegible]-83
A-1301-[illegible]

The Commission's Railway Transport Committee (RTC) appointed two officers under Section 226 of the *Railway Act* to conduct an inquiry into the causes of an accident which occurred on March 23, 1983, involving a VIA Rail passenger train on CP Limited track near Red Deer, Alta. Before the investigators' report was received, the committee issued a notice of public hearing into the accident. The notice stated the committee's intention to hear the evidence of the inquiry officers and then to adjourn until a later date to hear the evidence of other parties.

CP objected to the hearing on the basis that the committee lacked the jurisdiction to act and that proceeding with the hearing would lead to a denial of natural justice. CP moved in the Federal Court — Trial Division for prohibition to stop the hearing and for certiorari to quash the preliminary rulings of the committee. The hearing was adjourned pending the outcome of the application.

CP's principal submissions were:

1) Neither the Commission nor the committee had the jurisdiction to hold the Section 226 inquiry; only the investigators appointed by the committee could do so;

2) Upon receipt of the investigators' report, the only action which the committee could take was to order the railway to suspend or dismiss any employee for negligence or wilful misconduct pursuant to Section 226(2);

3) The committee did not give adequate notice of allegations of wrongdoing by the railway. The notice did not contain sufficient particulars or allow the railway enough time to prepare its response.

On Sept. 2, 1983, Mr. Justice Strayer dismissed the motion holding that the committee did have jurisdiction to hold the public inquiry. He stated that Section 226(2) should not be interpreted narrowly and that committee action following the investigators' report is not limited to ordering the suspension or dismissal of railway employees. He further held that the written notice, the investigators' report, the chairman's remarks at the first stage of the hearing and the delay caused by the Federal Court motion ensured that CP was not denied natural justice.

CP appealed the judgement to the Federal Court of Appeal and on Nov. 1, 1983, the court unanimously dismissed the appeal. In the Reasons for Judgment, Mr. Justice Urie held that Sections 226 and 227 give the committee a very broad spectrum of possible actions following the receipt of an accident report, ranging from a complete adoption of the report to a continuation of the inquiry by the committee at public or closed hearings in such manner and to such extent as the committee deems advisable. The Court of Appeal concluded, as the Trial Division had, that the interested parties were allowed sufficient preparation time to address the issues arising out of the accident and ensuing inquiry. Finally, it was held that the committee also had jurisdiction to consider whether new orders or regulations should be adopted in light of the circumstances of the accident as revealed through the inquiry.

CNR v. CTC
Federal Court — Trial and Appeal Divisions
File A-1124-83

This case involved judicial review of a ruling by the Commission's Railway Transport Committee (RTC) at a public inquiry held under Sections 45 and 48 of the *National Transportation Act* to determine whether certain payments made pursuant to agreements between CNR — Europe and Cast Containers S.A. were unlawful rebates and therefore subject to prosecution under Section 380 of the *Railway Act*.

In Montréal July 22, 1983, CNR requested the committee to terminate the hearing on the basis that several violations of the principles of natural justice had occurred. The motion was denied by the committee and the hearing was stayed pending the outcome of the remedies sought by CNR in the Federal Court.

CNR brought applications for judicial review under both Section 18 and Section 28 of the *Federal Court Act*. CNR also applied for Leave to Appeal under Section 64(2) of the *National Transportation Act*.

On Aug. 17, 1983, at a hearing of the Federal Court — Trial Division in Ottawa, Mr. Justice Addy dismissed the Section 18 application holding that the Trial Division did not have jurisdiction

over the matter. The application for Leave to Appeal pursuant to Section 64(2) of the *National Transportation Act* and the Section 28 application were heard by a three-member panel of the Court of Appeal on Sept. 1, 1983, in Halifax. The application for leave was heard first and dismissed. Upon the motion of one of the intervenors, the Halifax-Dartmouth Port Development Commission, CNR's Section 28 application for review was quashed. The court stated that there was no evidence of a denial of natural justice.

The public inquiry resumed its proceedings in Montréal in September and November, 1983, and is to continue in January, 1984.

Okanagan Helicopters Ltd., Wescan Resource Equipment Ltd. and The Resource Service Group Ltd. v. CTC and Sealand Helicopters Ltd. Supreme Court of Canada File 17482

This case was reported in the Commission's Annual Report for 1982. On Dec. 24, 1982, the Federal Court of Appeal dismissed the appeal from the Commission's Air Transport Committee Order dated Oct. 7, 1982, which required the parties involved in a change of control of Okanagan Helicopters Ltd. to give notice of the change in accordance with Sections 21 and 22 of the Air Carrier Regulations. The court held that the meaning to be ascribed to the word "control" is a question of law but that in the application of the *Aeronautics Act* and the Air Carrier Regulations it is a question of fact.

The court further held that the word "control" as found in Section 21 of the Air Carrier Regulations and Section 14(1)(L) of the *Aeronautics Act*, is to be given a more comprehensive meaning than "legal" or *"de jure"* control; it includes "effective" or *"de facto"* control which may be achieved by holding less than a majority of the voting shares of a company.

On Feb. 8, 1983, an application by Okanagan Helicopters Ltd. for Leave to Appeal to the Supreme Court of Canada was refused.

Nordair Ltée — v. CTC Federal Court — Trial and Appeal Divisions Files 82-1-306 A-313-82

This Appeal was reported as pending in the 1982 Annual Report.

On Jan. 14, 1982, the Commission's Air Transport Committee (ATC) issued an *ex parte* order which directed Nordair to cease and desist offering its "Limousine Luxury" and "Tilden Convenience" programs of promotional giveaways related to the purchase of airline tickets. The order was based on the committee's decision that the programs involved devices by which rebates were being given, resulting in transportation at a fare different than that named in the carrier's effective tariff and without prior approval from the committee. The order in question was then made an Order of the Federal Court, pursuant to Section 61 of the *National Transportation Act*.

Nordair applied to the Federal Court for Leave to Appeal the order, arguing that the order would have profound implications on the manner in which the airline industry could promote its business. Simultaneously, Nordair filed a motion in the Trial Division requesting a suspension of the order and a stay of execution pending the outcome of the appeal. The carrier alleged that serious and irremediable harm would be done to it unless the relief requested was granted as the programs in question were already underway.

On Feb. 2, 1982, the motion was denied by the Trial Division on the grounds that the purpose of a stay is to preserve the *status quo* until the rights of the applicant can be determined and, in this instance, that aim was best served by maintenance of the order.

On March 19, 1982, the Federal Court of Appeal granted Leave to Appeal on the following questions:

1) Did the Commission have jurisdiction under Section 10 of the *Aeronautics Act* to issue the cease and desist order, and

2) Did the Commission err in law in ruling that the offered programs were contrary to Section 112(10) of the Air Carrier Regulations?

The appeal was heard June 1, 1983, in Ottawa and in a two to one judgement, the court dismissed the Nordair appeal.

The majority held that the Commission did have jurisdiction to make the cease and desist order and that the programs amounted to rebates or concessions whereby traffic was transported at a fare that differed from that which was approved toll. Mr. Justice Heald in dissent stated that the programs would not result in unlaw-

ful rebates, since the coupon offers related to the cost of ground transportation and not to the cost of air transportation.

Cases Discontinued in 1983

Ontario Central Airlines Ltd. and Calm Air International Ltd. v. Ellair Ltd. and CTC Federal Court — Appeal Division Files 81-A-358 A-224-82

This case was reported as a pending application for Leave to Appeal in the 1982 Annual Report. The Federal Court granted leave March 2, 1982.

The appeal arose out of an Air Transport Committee Order dated Nov. 12, 1981, which granted Ellair Ltd. a temporary Class 4 authority to operate Group D fixed wing aircraft from a base in Thompson, Man. The grounds for the appeal by Ontario Central Airlines Ltd. and Calm Air International Ltd. were that the order had been made without notice to them and that their right as interested parties to be heard in the matter was therefore denied.

The Air Transport Committee (ATC) subsequently considered Ellair's formal application for a licence and decided that the temporary authority granted to Ellair should not be made permanent. As this action by the committee rendered the appeal moot, a Notice of Discontinuance of the appeal was filed in the Federal Court Aug. 6, 1983, with the consent of all parties.

CNR v. CTC and Prairie Malt (Canada) Ltd. Federal Court — Appeal Division Files 83-A-321 A-1107-83

This appeal is from Decision WDR-1983-01 of the Commission's Railway Transport Committee (RTC) Feb. 3, 1983.

In the decision, the committee granted Prairie Malt (Canada) Ltd. an appeal against a CNR tariff increase which affected Prairie Malt's malt export movements. The malt in question was taken by rail from Biggar, Sask., to Vancouver, B.C., for containerization. It was then exported overland to Seattle, Wash., for sea shipment.

A preliminary question of law raised the issue whether the export shipments o malt qualified for the statutory freight rate set out in Section 271(2) of the *Railway Act*. The committee said it did and accordingly ruled illegal an arbitrary superimposed by CNR on the statutory freight rate.

CNR's contention was that the statutory freight rate did not apply since the malt did not leave Vancouver by sea.

Leave to Appeal was given to CNR by the Federal Court on June 28, 1983. However, on Dec. 20, 1983, CNR filed a Notice of Discontinuance which terminated the proceedings.

Cases Pending in 1983

CNR v. The City of Drumheller and Century Coals Ltd.; CP Ltd. v. The City of Drumheller and Century Coals Ltd. Supreme Court of Canada Files 17498(CN) 17499(CP)

By Order No. WDR-00534 on Oct. 23, 1981, the Commission's Railway Transport Committee (RTC) ordered the abandonment of 14 km of track between Rosedale and East Coulee, Alta.

The City of Drumheller and Century Coals Ltd. appealed the order to the Federal Court of Appeal. Their main submission was that the Commission lacked the jurisdiction to grant the order since an agreement between the railways had stipulated not only for the construction of the line but also for its operation in perpetuity. That agreement was subsequently confirmed by the Canadian Parliament in a *Special Act*, which the Commission was not empowered to amend or repeal. The appellants pleaded that by virtue of Section 2 of the *Railway Act*, the *Special Act* superceded Sections 253 and 254 of the *Railway Act*.

In a judgment dated Dec. 9, 1982, from which the Chief Justice dissented, the Federal Court upheld the appellants' arguments. The judgment stated that the intent of the *Special Act*, which confirmed the railways' agreement, was that the line be operated in perpetuity. The statute had imposed a statutory bargain on CNR and CP Ltd., an obligation of perpetual opera-

over the matter. The application for Leave to Appeal pursuant to Section 64(2) of the *National Transportation Act* and the Section 28 application were heard by a three-member panel of the Court of Appeal on Sept. 1, 1983, in Halifax. The application for leave was heard first and dismissed. Upon the motion of one of the intervenors, the Halifax-Dartmouth Port Development Commission, CNR's Section 28 application for review was quashed. The court stated that there was no evidence of a denial of natural justice.

The public inquiry resumed its proceedings in Montréal in September and November, 1983, and is to continue in January, 1984.

Okanagan Helicopters Ltd., Wescan Resource Equipment Ltd. and The Resource Service Group Ltd. v. CTC and Sealand Helicopters Ltd. Supreme Court of Canada File 17482

This case was reported in the Commission's Annual Report for 1982. On Dec. 24, 1982, the Federal Court of Appeal dismissed the appeal from the Commission's Air Transport Committee Order dated Oct. 7, 1982, which required the parties involved in a change of control of Okanagan Helicopters Ltd. to give notice of the change in accordance with Sections 21 and 22 of the Air Carrier Regulations. The court held that the meaning to be ascribed to the word "control" is a question of law but that in the application of the *Aeronautics Act* and the Air Carrier Regulations it is a question of fact.

The court further held that the word "control" as found in Section 21 of the Air Carrier Regulations and Section 14(1)(L) of the *Aeronautics Act*, is to be given a more comprehensive meaning than "legal" or *"de jure"* control; it includes "effective" or *"de facto"* control which may be achieved by holding less than a majority of the voting shares of a company.

On Feb. 8, 1983, an application by Okanagan Helicopters Ltd. for Leave to Appeal to the Supreme Court of Canada was refused.

Nordair Ltée — v. CTC Federal Court — Trial and Appeal Divisions Files 82-1-306 A-313-82

This Appeal was reported as pending in the 1982 Annual Report.

On Jan. 14, 1982, the Commission's Air Transport Committee (ATC) issued an *ex parte* order which directed Nordair to cease and desist offering its "Limousine Luxury" and "Tilden Convenience" programs of promotional giveaways related to the purchase of airline tickets. The order was based on the committee's decision that the programs involved devices by which rebates were being given, resulting in transportation at a fare different than that named in the carrier's effective tariff and without prior approval from the committee. The order in question was then made an Order of the Federal Court, pursuant to Section 61 of the *National Transportation Act*.

Nordair applied to the Federal Court for Leave to Appeal the order, arguing that the order would have profound implications on the manner in which the airline industry could promote its business. Simultaneously, Nordair filed a motion in the Trial Division requesting a suspension of the order and a stay of execution pending the outcome of the appeal. The carrier alleged that serious and irremediable harm would be done to it unless the relief requested was granted as the programs in question were already underway.

On Feb. 2, 1982, the motion was denied by the Trial Division on the grounds that the purpose of a stay is to preserve the *status quo* until the rights of the applicant can be determined and, in this instance, that aim was best served by maintenance of the order.

On March 19, 1982, the Federal Court of Appeal granted Leave to Appeal on the following questions:

1) Did the Commission have jurisdiction under Section 10 of the *Aeronautics Act* to issue the cease and desist order, and

2) Did the Commission err in law in ruling that the offered programs were contrary to Section 112(10) of the Air Carrier Regulations?

The appeal was heard June 1, 1983, in Ottawa and in a two to one judgement, the court dismissed the Nordair appeal.

The majority held that the Commission did have jurisdiction to make the cease and desist order and that the programs amounted to rebates or concessions whereby traffic was transported at a fare that differed from that which was approved toll. Mr. Justice Heald in dissent stated that the programs would not result in unlaw-

ful rebates, since the coupon offers related to the cost of ground transportation and not to the cost of air transportation.

Cases Discontinued in 1983

Ontario Central Airlines Ltd. and Calm Air International Ltd. v. Ellair Ltd. and CTC Federal Court — Appeal Division Files 81-A-358 A-224-82

This case was reported as a pending application for Leave to Appeal in the 1982 Annual Report. The Federal Court granted leave March 2, 1982.

The appeal arose out of an Air Transport Committee Order dated Nov. 12, 1981, which granted Ellair Ltd. a temporary Class 4 authority to operate Group D fixed wing aircraft from a base in Thompson, Man. The grounds for the appeal by Ontario Central Airlines Ltd. and Calm Air International Ltd. were that the order had been made without notice to them and that their right as interested parties to be heard in the matter was therefore denied.

The Air Transport Committee (ATC) subsequently considered Ellair's formal application for a licence and decided that the temporary authority granted to Ellair should not be made permanent. As this action by the committee rendered the appeal moot, a Notice of Discontinuance of the appeal was filed in the Federal Court Aug. 6, 1983, with the consent of all parties.

CNR v. CTC and Prairie Malt (Canada) Ltd. Federal Court — Appeal Division Files 83-A-321 A-1107-83

This appeal is from Decision WDR-1983-01 of the Commission's Railway Transport Committee (RTC) Feb. 3, 1983.

In the decision, the committee granted Prairie Malt (Canada) Ltd. an appeal against a CNR tariff increase which affected Prairie Malt's malt export movements. The malt in question was taken by rail from Biggar, Sask., to Vancouver, B.C., for containerization. It was then exported overland to Seattle, Wash., for sea shipment.

A preliminary question of law raised the issue whether the export shipments o malt qualified for the statutory freight rate set out in Section 271(2) of the *Railway Act*. The committee said it did and accordingly ruled illegal an arbitrary superimposed by CNR on the statutory freight rate.

CNR's contention was that the statutory freight rate did not apply since the malt did not leave Vancouver by sea.

Leave to Appeal was given to CNR by the Federal Court on June 28, 1983. However, on Dec. 20, 1983, CNR filed a Notice of Discontinuance which terminated the proceedings.

Cases Pending in 1983

CNR v. The City of Drumheller and Century Coals Ltd.; CP Ltd. v. The City of Drumheller and Century Coals Ltd. Supreme Court of Canada Files 17498(CN) 17499(CP)

By Order No. WDR-00534 on Oct. 23, 1981, the Commission's Railway Transport Committee (RTC) ordered the abandonment of 14 km of track between Rosedale and East Coulee, Alta.

The City of Drumheller and Century Coals Ltd. appealed the order to the Federal Court of Appeal. Their main submission was that the Commission lacked the jurisdiction to grant the order since an agreement between the railways had stipulated not only for the construction of the line but also for its operation in perpetuity. That agreement was subsequently confirmed by the Canadian Parliament in a *Special Act*, which the Commission was not empowered to amend or repeal. The appellants pleaded that by virtue of Section 2 of the *Railway Act*, the *Special Act* superceded Sections 253 and 254 of the *Railway Act*.

In a judgment dated Dec. 9, 1982, from which the Chief Justice dissented, the Federal Court upheld the appellants' arguments. The judgment stated that the intent of the *Special Act*, which confirmed the railways' agreement, was that the line be operated in perpetuity. The statute had imposed a statutory bargain on CNR and CP Ltd., an obligation of perpetual opera-

tion of the line as a *quid pro quo* for the government guarantee of CNR bonds needed to build the segment.

The court held further that the *Special Act* and Sections 253 and 254 of the *Railway Act* dealt with the same subject matter and were inconsistent. Since they could not stand together, the former enactment prevailed. The obligations created under the *Special Act* were statutory rather than merely contractual, and could only be altered by statute. The court consequently held that the order had been made without jurisdiction and allowed the appeal.

The railways asked for Leave to Appeal the Judgment of the Federal Court of Appeal to the Supreme Court of Canada and on Feb. 7, 1983, such leave was granted. The case was awaiting hearing at the end of 1983.

The Municipal District of Acadia No. 34 v. CNR
Federal Court — Appeal Division
Files 82-A-370
A-795-83

This case was reported as an application for Leave to Appeal in the 1982 Annual Report. Leave was granted April 7, 1983.

The appeal is from Railway Transport Committee Order No. WDR-00884, dated Sept. 28, 1982, which directed CNR to abandon operation of part of its service in the Acadia Valley Subdivision, Alta.

Initially, the Acadia Valley Subdivision was protected from abandonment by a Prohibition Order of the Governor-in-Council. However, such order was revoked Sept. 18, 1980. CNR then applied to the Commission for permission to abandon part of the service.

The appellants have contended that the committee lacked jurisdiction to entertain the railway's application because Section 258 of the *Railway Act*, which gives the Governor in Council authority to prohibit certain branch lines from being abandoned, does not give the Governor in Council the authority to revoke a Prohibition Order. The case was awaiting hearing at the end of 1983.

CP Ltd. v. CTC
Federal Court — Appeal Division
Files 83-A-320
A-1109-83

This appeal is substantially the same as the CNR v. CTC and Prairie Malt (Canada) Ltd. appeal summarized under Cases Discontinued in 1983. Both appeals were from Decision WDR-1983-01 of the Railway Transport Committee (RTC).

The issue is whether the committee erred in deciding that barley malt shipped from Biggar, Sask., to Vancouver, B.C., and by rail from Vancouver to Seattle, Wash., is a movement which is entitled to the statutory freight rate under Section 271(2) of the *Railway Act*.

The appeals by CNR and by CP Ltd. were joined by order of the Federal Court o Appeal on Oct. 3, 1983. CNR filed a Notice of Discontinuance of its appeal Dec. 20, 1983, and CP Ltd. has indicated its intention to also discontinue.

Continental Grain Co. (Canada) Ltd. v. CTC and CNR
Federal Court — Appeal Division
Files 83-A-330
A-1381-83

This is an appeal from Railway Transport Committee (RTC) Order R-34908 of Feb. 28, 1983, pursuant to Section 64(2) of the *National Transportation Act*. The order concerned a dispute between Continental Grain Co. (Canada) Ltd. and CNR over the shipper's liability for demurrage charges assessed on export movements of screenings and the railway's decision to withhold certain unloading services until Continental guaranteed the payment of the demurrage charges.

The order presently under appeal directed CNR to continue to provide the services to Continental in accordance with Section 262 of the *Railway Act*, and it permitted CNR to continue charging for demurrage. Continental was also denied Leave to Appeal from a prior RTC Decision in the Arctic Grain case dated June 30, 1981, and confirmed by the review Committee Oct. 16, 1981. The Arctic Grain Decision held that export screenings in any form were not exempt from demurrage charges.

Continental has submitted that the effect of Order-in-Council, P.C. 1959-569 and Board Order No. 97781, w is to exempt from demurrage tariffs grain, including screenings, destined for export and consigned to public and semi-public elevators.

The application by Continental for Leave to Appeal was granted Sept. 9, 1983, and the appeal was

awaiting hearing at the end of the year.

Arctic Grain Ltd. v. CTC and CNR
Federal Court — Appeal Division
Files 83-A-334
A-1384-83

This appeal concerns the same Railway Transport Committee Order R-34908 as the Continental Grain case noted previously. The cases are similar and the grounds for appeal are the same. The applications for Leave to Appeal were argued together and were both granted on Sept. 9, 1983.

Arctic Grain Ltd. has asserted that its export movements of screenings are exempt from the demurrage tariffs as "grain".

The appeal was pending at the end of 1983.

CP Ltd. v. CTC and Columbia Containers Ltd.
Federal Court — Appeal Division
Files 83-A-342
A-1203-83

On Aug. 5, 1983, CP Ltd. was granted Leave to Appeal the Railway Transport Committee (RTC) Decision of April 14, 1983, which ordered an amendment to CP's demurrage tariffs and gave Columbia Containers Limited unlimited free time for the use of railcars for certain grains included in Schedule I of the *Canada Grain Act*.

Columbia Containers operates a Vancouver, B.C., facility where it receives railway carloads of grain for transfer into containers for export by ship. However, the company is not a licensed terminal elevator under the *Canada Grain Act*. The CP tariff provided unlimited free railcar time for licensed terminal elevators while Columbia Containers received only five days full time before demurrage charges commenced. Upon application by Columbia Containers under Section 23 of the *National Transportation Act*, the committee decided that the demurrage charges assessed Columbia Containers were prejudicial and should be discontinued.

CP has submitted that the Commission had no jurisdiction or statutory authority to order the unlimited free use of railcars by Columbia. The main issue involves the interpretation of Order-in-Council P.C. 1959-569 which suspended certain demurrage charges and Board Order No. 97881 which confined the suspension of demurrage charges to grain consigned to public and semi-public terminal elevators.

CP also contends that the difference in treatment between licensed terminal elevators and Columbia Containers did not and could not create an unfair, undue or unreasonable disadvantage as contemplated by Section 23(3) of the *National Transportation Act* since the distinction in charges was established by the aforesaid Order-in-Council and Board Order.

This appeal was pending at the end of 1983.

CP Ltd. v. CTC
Federal Court — Appeal Division
Files 82-A-55
A-1259-82

This appeal was discussed in the 1982 Annual Report. The case concerns the Railway Transport Committee (RTC) Decision of May 7, 1982. The committee denied the railway permission to claim ownership costs (costs of capital and depreciation) on assets provided by the Federal Government under the Prairie Branch Line Rehabilitation Program for the purposes of making subsidy or rate-making determinations under the *Railway Act*. The committee held that allowing such costs to affect the costing system without subsequent adjustments for subsidy and for such other purposes as the committee considered appropriate, would result in the government being billed under one program for costs it had already paid for in another program.

CP Ltd. contends that the committee misdirected itself and took into account extraneous circumstances in interpreting the applicable sections of the *Railway Act* and the Railway Costing Regulations. The railway's position is that the purpose of Section 252 and following sections of the *Railway Act* is to allow CP to be reimbursed for the actual losses incurred in the operation of uneconomic branch lines which it is required to operate and not to determine questions of ownership of the assets. The railway argues that the fact that the Federal Government provided the assets is irrelevant.

CP Ltd. obtained Leave to Appeal. The appeal was awaiting hearing at the end of 1983.

CP Ltd. v. CTC
Federal Court — Appeal Division
Files 83-A-340
A-1471-83

This appeal is pursuant to leave granted to CP Ltd. on Sept. 27, 1983.

In Nov., 1982, CP demolished and removed one of its buildings which had been known as the West Toronto Station. The Railway Transport Committee (RTC) held a public hearing to determine whether it had any jurisdiction in the matter and by decision dated April 28, 1983, found that the West Toronto Station was a "railway station" within the *Railway Act* and that its removal was governed by the procedure set out in Section 119.

The committee concluded that CP had carried out removal of the station without first seeking the required approval or exemption from the committee. Thus, the provisions of the *Railway Act* were violated and the committee requested that CP be prosecuted.

CP's main submission in the appeal is that the committee erred in deciding that Section 119 required CP to obtain approval before removing the station.

At the end of 1983, the appeal was pending.

CP Ltd. v. CTC
Federal Court — Appeal Division
Files A-245-83
83-A-317

By Order R-34836 dated Jan. 28, 1983, the Railway Transport Committee (RTC) directed CP Ltd. to capitalize the cost of work in its Locomotive Overhaul and Rebuild Program during 1982 and subsequent years if the cost exceeded $100,000 or 10 per cent of the cost of a new unit of the same kind and class. This direction was made pursuant to Section 1307 of the Uniform Classification of Accounts for Railways which grants discretion to the committee to direct the carrier to apply other minima than those set out in that section. A hearing had been held before Commissioner R.J. Orange, appointed pursuant to Section 19(1)(b) of the *National Transportation Act*. The committee adopted Commissioner Orange's report.

CP Ltd. applied for Leave to Appeal pursuant to Section 64(2) of the *National Transportation Act* and to have the order reviewed and set aside pursuant to Section 28 of the *Federal Court Act*. Leave to Appeal was granted by the Federal Court of Appeal and the two applications have been joined.

Canadian Pacific's principal grounds for the appeal are:

1. The provisions of Order No. R-34836 are beyond the powers and jurisdiction of the RTC.
2. By Order No. R-34836 the RTC adopted the report of Commissioner Orange without allowing CP an opportunity to be heard, thereby failing in its duty to act fairly and denying natural justice to Canadian Pacific.
3. The hearing before Commissioner Orange was not conducted to discharge the duty of the RTC to act fairly and constituted a denial of natural justice because of the giving of inadequate notice, the admission of improper evidence, the failure to join the staff of the committee as a proper and necessary party to that proceeding and the consequent misapplication o the onus of proof.
4. The report of Commissioner R.J. Orange failed to reflect or consider fully and fairly the evidence and submissions presented.

At the end of 1983, the appeal was pending.

Chief Edwin Burnstick et al; Paul Indian Band v. CTC and CNR
Federal Court — Appeal Division
File — 83-A-366

This is an application for Leave to Appeal Railway Transport Committee (RTC) Order R-35480, dated Aug. 5, 1983. The order authorized CNR to construct a second mainline track on the Edson Subdivision, Alta. which would cross an unopened road allowance on land held by the Department of Indian Affairs and Northern Development for the use and benefit of the Paul Indian Band. The appellants contend that the committee lacked jurisdiction under the *Railway Act* to make the order. The committee based its authority to permit the crossing on the finding that the unopened road allowance was an "existing highway" within the terms of Section 196 and 197 of the *Railway Act*. The committee also found that even though the use of the crossing was restricted to Indians and other persons lawfully on reserve lands, the crossing was "public" in nature.

The committee's jurisdiction to authorize the crossing of Indian lands is also an issue. The land in

question was surrendered to the government but the habendum clause in the agreement confined the interest of the government to the holding of the land in trust for sale. The committee found the surrender to be absolute. Accordingly, the lands no longer had the status of Indian lands and there were no "existing treaty rights". Since the Department of Indian Affairs and Northern Development was the actual road authority and had made no objection to the crossing, the committee concluded that the crossing could be permitted.

At the end of 1983 the application for Leave to Appeal was pending.

Aviation Portneuf Ltée v. The Queen
Federal Court — Trial Division
File T-1058-83

On March 6, 1981, the Air Transport Committee (ATC) made Decision 6376 which suspended the licence of Aviation Portneuf Ltée. The carrier stated its intention to appeal the decision to the Minister of Transport and requested a stay of execution concerning the suspension while the appeal to the minister was in progress.

By Orders 1981-A-225 and 1981-A-283, the committee refused to stay the suspension, an action which was confirmed by the Review Committee July 28, 1981. On April 29, 1982, as a result of the appeal, the Minister of Transport ordered a reinstatement of the Aviation Portneuf licence.

Aviation Portneuf then commenced this proceeding in the Federal Court — Trial Division to claim damages from the Crown for the loss of revenues during the one-year its licence was suspended.

The central issue in the case is whether a damage suit against the Crown is a remedy available to Aviation Portneuf. The action was pending at the end of 1983.

Soundair Co. v. CTC
Federal Court — Appeal Division
Files 83-A-347
A-1077-83

On April 20, 1983, after a Show Cause proceeding, the Air Transport Committee (ATC), by Order 1983-A-194, suspended Soundair licence 224873(c) for 14 days. The committee held that Soundair operated chartered flights out of Vancouver, B.C., without assessing positioning charges, contrary to the requirements of the Class 4 Positioning Charges Regulations under the *Aeronautics Act*, and that the public convenience and necessity required the suspension.

Soundair appealed the order on the ground that there was no evidence before the committee to support a finding that Soundair failed to assess the positioning charges and that if such evidence did exist, access to it was not provided to Soundair. Soundair also alleged that the committee erred in law and exceeded its jurisdiction in attempting to place the onus on Soundair to prove that it had not breached the regulatory provisions governing its licence.

The Federal Court granted Soundair Leave to Appeal the order on June 20, 1983. The appeal was awaiting hearing at the end of the year.

Loomis Courier Service Ltd. v. Federal Express Co.
Federal Court — Appeal Division
File 83-A-380

This case arises out of Decision 7700 of the Air Transport Committee (ATC) dated Oct. 25, 1983, which amended Federal Express Co.'s licence so that it could expand its international courier service. Loomis Courier Service, a domestic carrier, applied for Leave to Appeal the decision pursuant to Section 64(2) of the *National Transportation Act*. The application to the Federal Court was pending at the end of 1983.

Loomis Courier Service bases its application on the following grounds:

1. That the committee incorrectly interpreted the "public convenience and necessity" test in Section 16(3) of the *Aeronautics Act*. Loomis contends that the applicant for an amendment must demonstrate that both public convenience and necessity will be served; not merely one or the other.
2. That the committee erred in applying the evidence of the hearing to the applicable test necessary to amend Federal's licence.
3. That the decision was unsupported by the evidence.

Loomis has also filed a Notice of Appeal of Decision 7700 with the Minister o Transport pursuant to Section 25 of the *National Transportation Act*. In this notice the courier asserts that the amendment of Federal's licence will adversely affect the existing Canadian courier industry and that the decision is not in the public interest.

Canada Post v. Federal Express Co. and CTC
Federal Court — Appeal Division File
83-A-379

This application for Leave to Appeal is from Decision 7700 of the Air Transport Committee (ATC) dated Oct. 25, 1983, and referred to in the case of Loomis Courier Service Co. v. Federal Express Co.

Canada Post contends that the committee erred in deciding that Federal Express had satisfied the test of public convenience and necessity and the committee proceeded on a wrong principle, contrary to the evidence and the weight of evidence from the hearing.

Canada Post has also appealed the matter to the Minister of Transport.

The application for Leave to Appeal to the Federal Court was pending at the end of 1983.

Transports Spéribel Inc. v. CTC
Federal Court — Appeal Division
Files 82-A-332
A-98-83

On Dec. 6, 1982, the court granted Leave to Appeal a Dec. 18, 1981, ruling of the Motor Vehicle Transport Committee (MVTC), confirmed by a decision of the Review Committee. The Commission had denied certain claims for assistance filed by Transports Spéribel Inc. on the basis that the trucker did not hold the required Commission des transports du Québec permit to transport the goods for which the claims were made. Spéribel did hold a certificate issued under the federal *Atlantic Region Freight Assistance Act* and associated regulations which, subject to certain conditions, made the company eligible to receive assistance for its trucking operations.

Spéribel asserts that the provincial transport authority and not the Canadian Transport Commission, had jurisdiction to rule on the scope of a transport permit held by a trucker certified under the federal act. Spéribel has also contended that a judgment of the Court of Sessions of the Peace (a provincial court of criminal jurisdiction), which found the company not guilty of lacking the required permit for its trucking operations, was sufficient evidence of provincial transport authority approval concerning the scope of the permit. Spéribel concluded that the Commission erred in law in ruling that the transport permit did not authorize Spéribel to carry on the movement of goods for which the assistance was claimed.

This appeal was included in the 1982 Annual Report and it was pending at the end of 1983.

Desvraco Inc. v. CTC
Federal Court — Appeal Division
Files 82-A-354
A-118-83

Leave to Appeal a decision of the Motor Vehicle Transport Committee (MVTC) was granted Dec. 6, 1982. The MVTC decision had denied certain subsidy claims made by Desvraco Inc. under the Atlantic Region Freight Assistance Program. The claims were denied on the ground that during transit the goods were still the property of Les Industries Georges Deschênes Ltée, a company which controlled trucker Desvraco. As a result the movements were deemed ineligible for subsidies by virtue of Section 2(2)(h) of the Atlantic Region Special Selective and Provisional Assistant Regulations. At issue is whether the committee erred in interpreting the regulation and the corporate relationship between Les Industries Georges Deschênes Ltée and Desvraco Inc.

This appeal was reported pending in 1982. It was still pending at the end of 1983.

R. & G. Milk Trucking Co. Ltd. v. CTC
Federal Court — Appeal Division
Files 83-A-348
A-682-83

By Decision MV-ARFAA-219, the Motor Vehicle Transport Committee (MVTC) ruled that certain shipments of bulk milk, transported by R. & G. Milk Trucking Co. Ltd., were not eligible for subsidies pursuant to the Atlantic Region Special Selective and Provisional Assistance Regulations. The committee decided that, although R. & G. Milk Trucking held a certificate of elgibility under the Atlantic Region Freight Assistance Program, the milk transported was actually owned by the New Brunswick Milk Marketing Board as the controller of R. & G. Milk Trucking. Accordingly, due to Section 2(2)(h) of the regulations, such movements of goods were deemed not eligible for subsidy.

The committee also found that the May, 1982, issue of preferred voting shares in R. & G. Milk Trucking produced a change of *de jure* control, but that *de facto*

control remained with the Milk Marketing Board. The trucker was ordered to reimburse the Commission for subsidies paid during the period of ineligibility.

R. & G. Milk Trucking applied to the Federal Court for Leave to Appeal the committee decision. Such leave was granted June 21, 1983. This appeal was pending at the end of 1983.

Appendices

Western Division 95
Railway Transport Committee 97
Air Transport Committee 122
Water Transport Committee 125
Motor Vehicle Transport Committee 132
Review Committee 133
Research Branch 145

Appendix I
Western Division

BRANCH LINE HEARINGS/DECISIONS 1983

Carried Forward from 1982

Subdivision	
• CN Winnipegosis	Decision Mar. 14, 1983. Abandon 9.89 miles from Fork River to Winnipegosis, Man., 30 days hence. Abandon 10.9 miles from Sifton Junction to Fork River, Man., Dec. 31, 1985. Appealed to Governor in Council Aug. 16, 1983.
• CN Inwood	Decision Mar. 17, 1983. Abandon 71.5 miles from Grosse Isle to Fisher Branch, Man., Aug. 31, 1985. Appealed to Review Committee. Original Decision upheld Aug. 22, 1983. Appealed to Governor in Council Sept. 19, 1983.
• CP Fife Lake	Decision April 5, 1983. Abandon 17.7 miles from Coronach to Big Beaver, Sask., Aug. 31, 1984.
• CN Rhein	Decision April 14, 1983. Abandon 13.0 miles between Ross Junction and Hamton, Sask., Aug. 31, 1987, conditional upon a connection being built from a point near Hamton on the CN Rhein Subdivision to a point near Gorlitz on the CN Yorkton Subdivision.
• CN Central Butte	Decision May 24, 1983. Abandon 45.6 miles between Moose Jaw Junction and Mawer, Sask., Aug. 31, 1987, conditional upon a connection being built from a point near Mawer, on the CN Central Butte Subdivision, to a point near Eyebrow, on the CP Outlook Subdivision.
• CN Preeceville	Decision July 26, 1983. Abandon 40.85 miles between Preeceville and Kelvington, Sask., Aug. 31, 1987, conditional upon a connection being built from Kelvington on the CN Preeceville Subdivision, to a point near Fosston, on the CP Tisdale Subdivision. Appealed to the Review Committee.
• CN Bodo	Decision Nov. 16, 1983. Abandon 11.2 miles between Cactus Lake, Sask., and Bodo, Alta.
• CN Avonlea	Decision Nov. 28, 1983. Abandon 21.64 miles between Parry and Avonlea, Sask.

1983

Subdivision	
• CN Flin Flon	Decision Aug. 11, 1983. Abandon operation of .10 miles along Church St., and .17 miles of extension trackage, Flin Flon, Man.
• CN Chelan	Decision Sept. 6, 1983. Continue operation of 12.87 miles from Reserve to Weekes, Sask.
• CP Osoyoos	Decision June 1, 1983. Abandon 0.3 miles from mileage 10.7 to mileage 11.0 on June 30, 1983.

Decisions Pending

Subdivision	
• CN Erwood	Heard April 21, 1983, a continuation of the Sept. 16, 1982, hearing. Baden, Man. to Hudson Bay, Sask., a distance of 49.15 miles.
• CP Lake Cowichan	Heard Sept. 7-8, 1983. Hayward, B.C., to Lake Cowichan, B.C., a distance of 18.3 miles.

Appendix II
Western Division

BRANCH LINE HEARINGS 1984

Subdivision	
• CP Shamrock	Archive to Hak, Sask., a distance of 103.4 miles. Rehearing.
• CN Gravelbourg	Claybank to Mossbank, Sask., a distance of 40.9 miles, and Hodgeville to Tyson, Sask., a distance of 4.6 miles. Rehearing.
• CP Kaslo	Rosebery to Nakusp, B.C., a distance of 26.9 miles. Rehearing.
• CN Amiens	Shell Lake to Spiritwood, Sask., a distance of 20.4 miles. Rehearing.
• CN Carlton	Dalmeny to Laird, Sask., a distance of 27.8 miles. Rehearing.

Appendix III
Railway Transport Committee

DECISIONS ISSUED, 1983

Date rendered		Disposition
Jan. 11	Section 120 of the *Railway Act* and in the matter of the *National Transportation Act* and in the matter of the determination of whether the relocation of CP Limited's superintendent offices from Sherbrooke to Montreal constitutes a removal, closing or abandonment of a divisional point that involves the removal of employees and for which the committee's approval is required.	Denied
Jan. 19	Section 328 of the *Railway Act* and in the matter of the *National Transportation Act* and in the matter of whether the committee should direct CP Limited to apply minima other than those set out in Section 1307 of the UC A and so to capitalize the cost of the work involved in the CP Limited Locomotive Overhaul and Rebuild Program. Report and Order No. R-34836	Granted
Jan. 27	Section 331 of the *Railway Act* application of VIA Rail for disclosure of certain information in the possession of the committee related to Union Station in Toronto.	Granted
Feb. 28	Applications of Continental Grain Company (Canada) Ltd. and Arctic Grain Ltd. (applicants) dated Nov. 22 and 23, 1982, respectively, under Section 23 of the *National Transportation Act* and/or Section 262 of the *Railway Act* with respect to the refusal by CN (respondent) to spot cars for unloading at Continental's facility at Prince Rupert, B.C. and Arctic Grain's facilities at Prince Rupert, B.C. and Churchill, Man., on and after Nov. 29, 1982. Decision and Order No. R-34908	Granted in part
Mar. 2	Application by CP Limited for authority to abandon the operation of that portion of the Waltham Subdivision from a point near Wyman (mile 34.0) to Waltham (mile 77.5), Que. Decision and Order No. R-34924	Granted

Date Rendered		Disposition
April 13	Section 51 of the *National Transportation Act* and in the matter of the *Railway Act*. In the matter of the apportionment of costs of the railway siding extension which was ordered by the Railway Transport Committee to be constructed by CN and VIA Rail at Tupper, N.S. Decision and Order No. R-35128	Costs of the siding extension to be apportioned 60 per cent by VIA and 40 per cent by CN
April 14	Section 23 of the *National Transportation Act*, R.S.C. 1970, c. N-17 Application of Columbia Containers Limited with respect to free time before the assessment of demurrage charges. Bench Decision and Order No. R-35309	Granted
April 19	Application of CP Limited for authority to abandon the operation of that portion of the St. Gabriel Subdivision from a point near St. Felix (mileage 17.8) to St. Gabriel (mileage 27.8) Que. Decision and Order No. R-35076	Granted
April 27	Application by CN for authority to abandon the operation of the Caledonia Subdivision from Caledonia Junction (mile 0.00) to Caledonia (mile 21.92), N.S. Decision and Order No. R-35116	Granted
April 27	Application by CP for authority to abandon the operation of a portion of the Shore Line Subdivision from a point near Lepreau (mile 22.5) to a point near St. George (mile 42.6), N.B. Decision and Order No. R-35117	Granted
April 28	Application dated Oct. 21, 1981, to the Railway Transport Committee by CP pursuant to Sections 120 and 129 of the *Railway Act*, proposing to remove the station at West Toronto, Ont., mile 4.5, Galt Subdivision; and in the matter of a telex dated Nov. 23, 1982, in which CP stated "Please be advised that CP hereby withdraws its application for authority to remove the West Toronto Station; and in the matter of the the Railway Transport Committee's jurisdiction over the removal of the West Toronto Station.	Canadian Pacific Limited acted in violation of the *Railway Act*. Canadian Pacific to pay certain costs. Attorney General of Canada requested to institute and prosecute proceedings against Canadian Pacific Limited.
April 28	Applications of Canadian National Railway Company in respect of its Gaspé and Campbellton Servocentres. Decision and Order No. R-35120	Granted in part

Date rendered		Disposition
May 16	Applications by CP to abandon the operation of the Ste-Agathe Subdivision from St-Jérôme (mile 13.6) to Ste-Agathe (mile 44.4) and from Ste-Agathe to Mont-Laurier (mile 138.2), a distance of 93.8 miles, in the Province of Quebec. Decision and Order No. R-35185	Denied
May 25	Application by Abitibi-Price on behalf of the Grand Falls Central Railway Co. to abandon the operation of its main line, the Grand Falls Division from Grand Falls (mile 0.00) to Botwood (mile 21.5) and the Windsor Subdivision from Grand Falls (mile 0.0) to Windsor (mile 1.5), Nfld. Decision and Order No. R-35242	Granted
June 8	Report of Inquiry into the Dec. 3, 1980, derailment on the Fording River Subdivision and recommendations to the Railway Transport Committee.	
July 7	Application by CN for authority to abandon the operation of the Centreville Subdivision from Valley (mile 0.00) to Centreville (mile 27.72), N.B. Decision and Order No. R-35380	Denied
July 7	Application by CN for authority to abandon its Témiscouata Subdivision from a point near Rivière-du-Loup (mile 3.80) to a point near Edmundston (mile 77.0), in Quebec and New Brunswick.	Granted in part
July 20	Application by CN for authority to abandon the operation of the Renfrew Subdivision from a point near Renfrew Junction (mile 43.79) to Whitney (mile 134.05), Ont. Report and Order No. R-35450	Granted
July 25	Applications by CN and CP for authority to abandon the operation of certain branch lines in the Grey-Bruce Region of Mid-Western Ontario. Decision and Order No. R-35400	Granted in part
Sept. 8	In the matter of Canadian Transport Commission Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail and Section 73.8 of said regulations and in the matter of U.S. Title 49 C.F.R. and Section 173.8 of the Hazardous Materials Regulations (HMR), of the U.S. Department of Transportation.	Section 73.8 of the Regulations should remain unchanged. D.C. shipments in compliance with American regulations may proceed to Canadian destinations
Sept./83	A Report on an Inquiry Under Subsection 81(1) of the *National Transportation Act* in regard to the safe operation of the Speno Rail grinding equipment.	

Date rendered		Disposition
Oct. 7	Application by CP (on behalf of the Esquimalt and Nanaimo Railway Company) for authority to discontinue the passenger train service operating between Victoria and Courtenay, B.C., and in the matter of a Review Committee Order No. 1978-5 dated Nov. 22, 1978. Bench Decision and Order No. R-36006	Denied
Oct. 18	Application by CN to re-route mixed passenger trains 289 and 290 between Edmonton and Egremont, Alta. and in the matter of Railway Transport Committee Order No. R-33500 dated Mar. 4, 1982.	Granted
Nov. 18	In the matter of Section 23 of the *National Transportation Act*, R.S.C. 1970, c. N-17 and application by the Province of Newfoundland and Labrador for relief from all alleged prejudicial features contained in items 23770, 23780, 24900 and 24975 of tariff CFAE-4436-A.	Denied
Nov. 24	VIA Rail's application for consolidation of its Montreal operations at Central Station. Report and Order No. R-36004	Granted with conditions
Nov. 28	Application of Crown Zellerbach Canada Limited pursuant to Section 23 of the *National Transportation Act*.	Denied
Nov. 29	Application of the Town of St. Félicien for authority to construct Sacré-Coeur Boulevard at grade across the right of way and track of CN, St. Félicien, Que.	Granted
Dec. 29	Application by CN (TerraTransport) for authority in respect of the St. John's Servocentre, to remove the agents from 20 locations as well as station buildings from 18 locations, in Newfoundland. Decision and Order No. R-36008	Granted in part
Dec. 29	Application by CN (TerraTransport) for authority in respect of the Corner Brook Servocentre to remove agents from eight locations as well as station buildings from five locations, in Newfoundland. Decision and Order No. R-36009	Granted in part
Dec. 29	Application by CN (TerraTransport) for authority, in respect of the Grand Falls Servocentre, to remove the agents from eight locations as well as station buildings from five locations, in Newfoundland. Decision and Order No. R-36010	Granted in part

Appendix IV
Railway Transport Committee

ORDERS AND DECISIONS, 1983
APPLICABLE TO THE REMOVAL OF OTHER TRACKAGE

Order Number	Date	Type of Order
R-34782	Jan. 11	Authorizes the abandonment of team tracks off mileage 12.56 Dartmouth Subd., Dartmouth, N.S., CN.
R-34788	Jan. 11	Authorizes the abandonment of Red Deer South Industrial Spur, off mileage 93.1 Red Deer Subd., Red Deer, Alta., CN/CP.
R-34791	Jan. 12	Approves the rescission of orders which authorized operation of Outremont Spur mileage 49.2 and a branch line of railway at mileage 0.22 Adirondack Subd., Montreal, Que., CP.
R-34795	Jan. 17	Approves the rescission of orders which authorized operation of siding off mileage 82.3 Melfort Subd., Melfort, Sask., CP.
R-34808	Jan. 21	Authorizes the abandonment of Bonaventure Spur between mileage 0.00 and mileage 0.13, and associated connecting trackage opposite mileage 3.48 Montreal Subd., Montreal, Que., CN.
R-34820	Jan. 27	Approves the rescission of order which authorized operation of Scarborough Industrial Spur off mileage 201.36 Belleville Subd., Scarborough, Ont., CP.
R-34830	Jan. 31	Authorizes the abandonment of trackage between mileages 101.60 and 101.85; and between mileages 102.09 and 102.50 Kingston Subd., Kingston, Ont., CP.
R-34906	Feb. 24	Authorizes the abandonment of the Home Centre Spur commencing at switch mileage 0.18 of the Mill Spur, St. Thomas Subd., Ridgetown, Ont., C&O Railway.
R-34945	Mar. 3	Approves the rescission of orders which authorized operation of siding, mileage 0.74 MacLeod Subd., Calgary, Alta., CP.
R-34946	Mar. 3	Authorizes the abandonment of track No. 3, mileage 20.65 No. 1 Subd., Harrow, Ont., C&O Railway.
R-34978	Mar. 21	Authorizes the abandonment of 900 feet of trackage between mileage 4.65 and 4.47 of the Oshawa Railway Spur, Oshawa, Ont., CN.
R-35095	Apr. 22	Authorizes the abandonment of 2,016 feet of trackage of Redcliff Premier Brick Spur, off mileage 5.90 Brooks Subd., Redcliff, Alta., CP.
R-35126	Apr. 29	Authorizes the abandonment of 421.7 feet of industrial track, opposite mileage 137.5 Portal Subd., Estevan, Sask., CP
R-35194	May 18	Authorizes the abandonment of two spur tracks off mileage 1.55 Edson Subd., Edmonton, Alta., CN.
R-35195	May 18	Authorizes the abandonment of interchange track off mileage 119.09, and team track off mileage 119.13 Okanagan Subd., Kelowna, B.C., CN.
R-35242	May 25	Authorizes the abandonment of the main line mileage 0.0 to 21.5 Grand Falls Division, and mileage 0.0 to 1.5 Windsor Subd., Grand Falls, Nfld., G.F.C.R.
R-35313	June 10	Authorizes the abandonment of a spur off mileage 5.95 Strathcona Industrial Lead, H.B. mileage 4.46 Camrose Subd., Edmonton, Alta., CN.
R-35506	Aug. 11	Authorizes the abandonment of a spur, mileage 12.67 Michipicoten Subd., Wawa, Ont., A.C. Railway.
R-35519	Aug. 11	Authorizes the abandonment of an industrial spur off mileage 0.56 Kaministiquia Subd., Thunder Bay, Ont., CP.
R-35532	Aug. 12	Authorizes the abandonment of trackage off mileage 0.58, Kingsway Industrial Lead, H.B. mileage 3.11 Edson Subd., Edmonton, Alta., CN.

Order Number	Date	Type of Order
R-35747	Oct. 4	Approves the rescission of order which authorized operation of switching lead and spur trackage between mileage 1.91 and mileage 3.25 MacLeod Subd., Calgary, Alta., CP.
R-35903	Nov. 17	Authorizes the abandonment of Muskoka Wharf Spur, from mileage 0.00 to mileage 1.40, off mileage 111.33 Newmarket Subd., Gravenhurst, Ont., CN.
R-35904	Nov. 17	Approves rescission of orders which authorized operation of spurs off mileage 3.08 Galt Subd., Toronto, Ont., CP.
R-35938	Nov. 28	Authorizes abandonment of 2,151 feet of track, headblock opposite mileage 16.71 Kensington Subd., Summerside, P.E.I., CN.
R-35972	Dec. 5	Authorizes abandonment of Bowes Industrial Spur, headblock mileage 0.11 Colgate Spur, off mileage 331.15 Kingston Subd., Toronto, Ont., CN.

Appendix V
Railway Transport Committee

REMOVAL OF OTHER TRACKAGE APPLICATIONS ON HAND DEC. 31, 1983

Subdivision	Mile	Location	Designation
Prince Edward Island			
CN/Kensington	Off 16.71	Summerside	Siding
New Brunswick			
CN/Napadogan	0.00 - 5.06	Minto	Spur
Ontario			
CN/Kingston	H.B. 0.11, Off 331.15	Toronto	Leads
C&O/St. Thomas	Off 0.18	Ridgetown	Spur
CP/Kaministiquia	Off 0.56	Thunder Bay	Lead
CN/Guelph	0.72 - 1.03	Kitchener	Spur
CN/Guelph	Off 62.36	Kitchener	Spur
CN/Newmarket	111.33	Gravenhurst	Spur
Saskatchewan			
CP/Portal	127.5	Estevan	Lead
Alberta			
CN/Edson	Opposite 1.55	Edmonton	Siding
CN/Camrose	Off H.B. 5.95	Edmonton	Spur
CN/Peace River	Off 48.47, 0.45, 0.46	Peace River	Leads
CN/Edson	Off 0.58	Edmonton	Siding
CN/Edson	1.79 - 0.06; 2.20 - 4.22	Edmonton	Siding
CP/MacLeod	1.91	Calgary	Spur
CN/Wainwright	0.39 Opp. 264.3	Edmonton	Spur

Appendix VI
Railway Transport Committee

ORDERS AND DECISIONS, 1983
104 FOR NON-PRAIRIE BRANCH LINE ABANDONMENT

Subdivision	Between/Mileages	Order No./Date	Disposition
Nova Scotia			
CN/Caledonia	Caledonia Jct. - Caledonia M.0.00 - M.21.92	R-35116 — Apr. 27 R-32623 — Aug. 27, 1981	Abandon May 27, 1983 Abandon Aug. 27, 1983
CN/Dartmouth	Imperoyal - Upper Musquodoboit M.18.50 - M.81.80		Pursuant to conditional clause
New Brunswick			
CP/Shoreline	Lepreau-St. George M.22.5 - M.46.3	R-35117 — Apr. 27	Abandon May 27, 1983
CN/Centreville	Valley-Centreville M.0.00 - M.27.72	R-35380 — June 7	Ordered continued
Quebec			
CP/Waltham	Wyman - Waltham M.34.0 - M.77.50	R-34995 — Mar. 2	Abandon Apr. 6, 1983 Stayed Apr. 6, May 25, and Aug. 30, 1983
CP/St. Gabriel	St. Felix - St. Gabriel M.17.8 - M.27.8	R-35076 — Apr. 19	Abandon May 19, 1983
CN/Temiscouata	Rivière-du-Loup-Edmundston M.3.80 - M.77.00	R-35391 — Apr. 27	Abandon M.3.80 - M.42.70 on May 27, 1983 Ordered continued M.42.70 - M.77.0
CP/Ste. Agathe	St. Jerome - Ste. Agathe M.13.6 - M.44.4	R-35185 — May 16	Ordered continued
CP/Ste. Agathe	Ste. Agathe - Mont Laurier M.44.40 - M.138.20	R-35185 — May 16	Ordered continued
Ontario			
CN/Owen Sound Durham Spur	Whites Jct. - Durham M.0.00 - M.25.72	R-35400 — July 25	Abandon Aug. 29, 1983 Stayed Aug. 29, 1983
CN/Southampton (Southampton Spur)	Port Elgin - Southampton M.0.90 - M.5.00	R-35400 — July 25	Abandon Aug. 29, 1983
CN/Kincardine	Listowel-Kincardine M.1.41 - M.57.82	R-35400 — July 25	Ordered continued M.1.41 - M.32.95 Abandon Aug. 29, 1983 M.32.95 - M.57.82
CN/Fergus	Fergus-Palmerston M.27.00 - M.72.00	R-35400 — July 25	Abandon Aug. 29, 1983
CP/Walkerton	Saugeen - Walkerton M.0.00 - M.37.30	R-35400 — July 25	Abandon M.0.00 - 27.25 Conditional upon M.27.25 - M.30.8 Transferred to CN Abandon M.30.8 - M.37.3 on Aug. 29, 1983

Subdivision	Between/Mileages	Order No./Date	Disposition
CN/Renfrew	Renfrew Jct. - Whitney M.43.79 - M.134.05	R-35450 — Aug. 2	Abandon Oct. 31, 1983 Stayed Oct. 25, 1983 Request for review denied Dec. 12, 1983 Abandon Dec. 18, 1983
British Columbia CP/Osoyoos	M.10.7 - M.11.0	WDR 1983 — June 1 00101	Abandon July 1, 1983

Appendix VII
Railway Transport Committee

NON-PRAIRIE BRANCH LINE ABANDONMENT APPLICATIONS ON HAND DEC. 31, 1983

Subdivision	Between	Mileage	Status
Newfoundland			
CN/Argentia	Placentia Jct. - Argentia	0.00-20.65	Heard July 7, 1983 Decision pending
CN/Bonavista	Shoal Harbour - Bonavista	0.00-87.89	Heard June 20-21, 1983 Decision pending
Nova Scotia			
CN/Oxford	Pugwash Jct. - Scott Spur (incl. Wallace & Pictou Spurs)	16.49-71.43	Heard Oct. 26-27, 1982 Decision pending
CN/Inverness	Port Hastings-Inverness	0.00-55.64	Review ordered 1984
CN/Middleton	Bridgewater Jct. - Bridgetown	0.00-66.84	Heard Sept. 15, 1983 Decision pending
Prince Edward Island			
CN/Montague	Mount Stewart Jct. - Montague (incl. Georgetown Spur)	0.00-25.61	Heard Nov. 3, 1982 Decision pending
CN/Murray Harbor	Maple Hill-Murray Harbour (incl. Mount Herbert & Vernon Spurs)	0.00-44.40	Heard Nov. 1, 1982 Decision pending
CN/Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct. - Elmira	0.00-9.85	Heard Nov. 5, 1982 Decision pending
CN/Souris	Royalty Jct. - Souris	0.00-55.02	Pending
CN/Kensington	Linkletter - Tignish	19.49-84.61	Pending
New Brunswick			
CN/Albert	Salisbury - Mile 2.85	0.00-2.85	Statutory five-year review 1987
CN/Centreville	Valley - Centreville	0.00-27.72	Review in 1984
CN/Richibucto	Kent Jct. - Richibucto	0.00-26.50	Heard Oct. 28, 1982 Decision pending
CN/St. Quentin	Tidehead - I.N.R. Junction	0.00-105.76	Heard Oct. 27, 1983 Decision Pending
CN/Oromocto	Westfield Beach - Camp Gagetown	0.00-55.40	Pending
CN/Loggieville	C.F.B. Chatham - Loggieville	9.50-13.49	Pending
CN/Caraquet	Gloucester Jct. - Tracadie	0.00-72.04	Pending
CN/Miramichi	Derby Jct. - McGivney	0.00-74.75	Pending
Quebec			
CN/Temiscouata	Cabano - Fraser Jct.	42.70-77.00	Review Oct., 1984
CP/Ste. Agathe	St. Jerome - Ste. Agathe	13.60-44.40	Review with Maniwaki Subd. Jan., 1984
CP/Ste. Agathe	Ste. Agathe - Mont Laurier	44.4-138.20	Review with Maniwaki Subd. Jan., 1984
CP/Temiscaming	Gendreau-Laverlochere	47.9-106.50	Statutory five-year
and Ville Marie	Gaboury-Ville Marie	0.00-7.70	review in 1985
CP/Tring (QCR)	Tring Jct. - Courcelles	1.00-32.50	Statutory five-year review in 1984
	Courcelles - Megantic	32.50-57.70	Ordered abandoned Feb. 27, 1984

Subdivision	Between	Mileage	Status
CP/Waltham	Wyman - Waltham	34.00-77.50	Order R-34995, Mar. 2 stayed on Apr. 6, May 25 and Aug. 30, 1983
CP/Maniwaki	Laman - Maniwaki	3.00-80.70	Review ordered Jan., 1984
CP/M&O	Rigaud - M&O Jct.	16.80-82.50	Pending
CN/Monk	Pelletier - Ste. Claire	68.23-196.30	Pending
CN/Sorel	Bellevue Jct. - Nicolet	52.48-77.54	Pending
Ontario			
CN/Beeton	Cheltenham - Beeton	33.90-58.75	Heard Dec. 8, 1982 Decision pending
CN/Fergus (Fergus Town Spur)	M.0.00 - M.1.14	0.00-1.14	Heard Dec. 7, 1982 Decision pending
CN/Forest	Lucan - Forest	15.50-48.00	Review ordered April, 1984
CN/Kincardine	Listowel-Wingham	1.41-32.92	Statutory five-year review 1988
CN/Meaford	Collingwood - Meaford	34.60-52.19	Heard Oct. 13, 1983 Decision pending
CN/Owen Sound (Durham Spur)	Whites Jct. - Durham	0.00-25.72	Abandon order stayed Aug. 29, 1983
CN/Penetang	Colwell - Hendrie	2.00-11.60	Under five-year review
CN/Uxbridge (Cannington Spur)	Blackwater - Woodville	0.00-12.55	Pending
CP/Carleton Place	Nepean - Carleton Place	9.00-28.10	Pending
CP/Walkerton	Saugeen - Mile 30.80	0.00-30.80	Mile 0.00 to Mile 27.25 to be abandoned conditional upon Mile 27.25 to Mile 30.80 transferred to CN
CN/Pagwa	Calstock - Nakina	23.90-141.45	Heard Oct. 3 - 6, 1983
CN/Campbellford (Madoc Spur)	Madoc Jct. - Madoc	0.00-15.18	Pending
CN/Marmora	Glenmiller - Marmora	36.00-61.30	Pending
CN/Smiths Falls	Richmond-Strathcona	13.00-99.30	Pending
CN/Dunnville	Fort Erie-Nickel (Port Colborne)	2.00-17.60	Pending
	Port Colborne - Caledonia	20.90-58.28	
CN/Fergus	Lynden Jct. - Galt	1.00-13.88	Pending
British Columbia			
CN/Cowichan (Saanich Spur)	M.0.00 - M.1.37	0.00-1.37	Statutory five-year review in 1984
CN/Cowichan	Deerholme - Youbou	57.90-81.90	Statutory five-year
and Tidewater	Deerholme - Cowichan Bay	0.00-6.12	review in 1987
CP/Kaslo	Rosebery - Nakusp	0.00-12.55	Statutory five-year review in 1985
CP/Lake Cowichan	Hayward - Lake Cowichan	0.00-18.30	Heard Sept. 6-7, 1983 Decision pending

Appendix VIII
Railway Transport Committee

ORDERS AND DECISIONS, 1983

SECTION 260(8) (PASSENGER TRAIN SERVICES)

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order And/Or Decision
Canadian National				
Montreal-Gaspé	29/12/70	83/03/05	R-35138	Approval to operate through Montreal-Gaspé — experimental service.
Quebec-Moncton Montreal-Sydney-Halifax	29/12/70	June/79	Final Plan	Montreal-Campbellton reduced to once daily; daily daytime service between Montreal and Mont Joli and Campbellton and Moncton.
Sydney-Truro-Halifax	29/12/70	June/79	Final Plan	Continued service.
Toronto-Kingston	03/08/71	17/11/82	R-34646	Continued service.
Montreal-Chicoutimi	27/10/69	06/08/81	PC-1981-2171	Reduced frequency to tri-weekly.
Montreal-Senneterre-Cochrane	27/10/69	06/08/81	PC-1981-2171	Reduced frequency to tri-weekly.
Senneterre-Val d'Or	27/10/69	12/11/81	R-32961	Reduced frequency.
Ottawa-Brockville-Toronto.	03/05/71	17/11/82	R-34646	Ordered service continued.
Toronto-Stratford	03/08/71	17/11/82	R-34646	Ordered service continued.
Winnipeg-Regina-Prince Albert	03/05/71	06/08/81	PC-1981-2171	Retained Regina-Saskatoon portion. Discontinued Saskatoon-Prince Albert portion.
St. John's - Argentia	82/02/18	Hearings held July, 1983	—	Decision pending.
St. John's - Carbonear	82/02/18	Hearings held July, 1983	—	Decision pending.
Clarenville - Bonavista	82/02/18	Hearings held July, 1983	—	Decision pending.
Hearst - Nakina	03/05/71	Hearing held Oct., 1983	—	Decision pending.
Wabowden - Gillam - Churchill	27/10/69	28/09/81	WDR-00383	Continued service.
Sioux Lookout - Thunder Bay	03/05/71	Hearing held Oct., 1983	—	Decision pending.
The Pas-Lynn Lake	03/05/71	28/09/81	WDR-00383	Continued service.
Toronto - London - Sarnia	03/08/71	17/11/82	R-34646	Continued service.
Montreal - Quebec	03/08/71	17/11/82	R-34646	Continued service.
Montreal - Brockville - Toronto	03/08/71	17/11/82	R-34646	Continued service.
Toronto - Windsor	03/08/71	17/11/82	R-34646	Continued service.
Toronto - North Bay - Kapuskasing	27/10/69	15/10/82	R-34487	Continued service.
Toronto - Niagara Falls	03/08/71	17/11/82	R-34646	Continued service.
Winnipeg - Thompson - Churchill	27/10/69	28/09/81	WDR-00383	Reduced service.
Edmonton - Jasper - Prince Rupert	27/10/69	19/03/82	R-33580	Continued service.
Montreal - Toronto - Vancouver	29/12/70	06/08/81	PC-1981-2171	Amended western final plan eliminating through service.

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order And/Or Decision
Moncton - Saint John	27/10/69	June/79	Final Plan	Extended service to Halifax.
Montreal - Ottawa	03/08/71	17/11/82	R-34646	Continued service.
Winnipeg - Farlane	13/02/74	09/02/81	WDR-00134	Continued service.
Edmonton - Waterways	05/10/83	—	—	Not yet declared uneconomic.
CP Rail				
Halifax - Yarmouth	31/10/69	04/09/81	R-32608	Continued service.
Montreal - Quebec	31/10/69	17/11/82	R-34646	Continued service.
Montreal - Toronto - Vancouver	31/10/69	06/08/81	PC-1981-2171	Amended western final plan.
Sudbury - White River	31/10/69	06/08/81	PC-1981-2171	Reduced peak period service to tri-weekly, discontinued off-peak period service.
Calgary - Edmonton	31/10/69	31/03/81	WDR-00199	Ordered one-year provisional service.
Victoria - Courtenay	11/09/74	83/12/20	R-36006	Continued service.
Algoma Central Railway				
Sault Ste. Marie-Hearst	01/10/76	13/12/82	R-34714	Continued service.
Quebec, North Shore and Labrador Railway				
Sept. Iles-Schefferville, Ross Bay Jct. - Wabush - Labrador City	15/03/82	—	—	Not yet declared uneconomic.
White Pass and Yukon Corp.				
Whitehorse - White Pass	—	14/08/80	R-31300	Declared a passenger train service, no application to discontinue service.

Appendix IX
Railway Transport Committee

RAIL ACCIDENTS
110 PRELIMINARY STATISTICS, 1983

	Totals	Casualties	
		Killed	Injured
Derailments of through trains at any point	198	0	29
Other derailments in yards and sidings of train stock	52	0	2
Total derailments reportable of train stock	**250**	**0**	**31**
Derailments of track maintenance machines	1	0	1
Derailments of track motor cars etc.	14	1	23
Total derailments reportable	**266**	**1**	**55**
Collisions involving through trains	27	6	126
Other collisions reportable in yards and sidings	63	1	34
Total collisions involving train stock only	**90**	**7**	**160**
Collisions between trains and track maintenance machines	1	0	0
Collisions between trains and track motor cars	18	0	18
Collisions between track maintenance machines	3	0	2
Collisions between track motor cars	11	0	26
Collisions between track motor cars and track machines	2	0	2
Total collisions reportable	**125**	**7**	**208**
Crossing accidents resulting in derailment	18	4	21
Total Crossing accidents reportable	**534**	**56**	**260**
Accidents involving Dangerous Commodities			
Derailment of through trains	43	0	0
Other derailments	50	0	0
Collisions involving through trains	10	5	17
Other collisions	47	0	0
Miscellaneous incidents (leakages etc.)	323	0	7
Crossing accidents with Dangerous Commodities involvement	9	1	7
Total Dangerous Commodities cases reportable	**482**	**6**	**31**

Note: The above data are known to be incomplete and are to be treated as preliminary only, subject to almost certain revision in accordance with receipt of late advices and cancellations.

Appendix X
Railway Transport Committee

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS, 1982

	Amount of Actual Loss Claimed[1]	Payments to Dec. 31, 1983
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	$ 36,548,817	$ 28,646,712
Section 258 (Protected Branch Lines)	302,748,855	258,941,160
Section 261 (Passenger-Train Services)[2]	5,085,789	3,745,359
Section 272 (Eastern Rates)	31,016,103	31,016,103
Total	**$375,399,564**	**$322,349,334**

[1]The date of Claims for Actual Losses by the railway companies is footnoted in the following tables.

[2]Amount of claim shown is 80% of actual loss claimed to correspond with payments shown at 80% of certified actual loss.

Appendix XI
Railway Transport Committee

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS, 1982
CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

	Amount of Actual Loss Claimed[1]	Payments to Dec. 31, 1983
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	$ 21,260,635	$ 16,295,822
Section 258 (Protected Branch Lines)	141,065,024	125,760,254
Section 261 (Passenger-Train Services)[2]	2,438,813	1,455,987
Section 272 (Eastern Rates)	19,889,105	19,889,105
Total	**$184,653,577**	**$163,401,168**

[1]The date of Claims for Actual Losses by CN is footnoted in the following tables.

[2]Amount of claim shown is 80% of actual loss claimed.

Appendix XII
Railway Transport Committee

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS, 1982
112 CANADIAN PACIFIC LIMITED

		Amount of Actual Loss Claimed[1]	Payments to Dec. 31, 1983
Section 256 (Unprotected Branch Lines)		$ 15,288,182	$ 12,350,890
Section 258 (Protected Branch Lines)		161,683,831	133,180,906
Section 272 (Eastern Rates)		11,126,998	11,126,998
	Total	**$188,099,011**	**$156,658,794**

[1]The date of Claims for Actual Losses by CP is footnoted in the following tables.

Appendix XIII
Railway Transport Committee

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS, 1982
ALGOMA CENTRAL RAILWAY

	Amount of Actual Loss Claimed[1]	Payments to Dec. 31, 1983
Section 261 (Passenger-Train Services)[2]	$ 2,646,976	$ 2,289,372

[1]The date of Claims for Actual Loss by Algoma Central is footnoted in the following tables.

[2]Amount of claim shown is 80% of actual loss claimed.

Appendix XIV
Railway Transport Committee

CLAIMS AND PAYMENTS, 1982
SECTION 256 (UNPROTECTED BRANCH LINES)

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1]	Payments to Dec. 31, 1983
Newfoundland			
1. Argentia	Placentia Jct.-Argentia	$ 613,541	$ Nil[2]
2. Bonavista	Shoal Harbour-Bonavista	1,054,295	Nil[2]
Prince Edward Island			
3. Montague	Mount Stewart Jct.-Montague (incl. Georgetown Spur)	273,806	256,811
4. Murray Harbour	Maple Hill-Murray Harbour (incl. Mount Herbert and Vernon Spurs)	343,879	322,534
5. Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct.-Elmira	75,147	70,483
Nova Scotia			
6. Caledonia	Caledonia Jct.-Caledonia	167,506	157,109
7. Dartmouth	Imperoyal-Upper Musquodoboit	321,744	301,773
8. Inverness	Port Hastings Jct.-Inverness	406,317	381,097
9. Oxford	Pugwash Jct.-Scott Spur (incl. Wallace and Pictou Spurs)	256,586	Nil[2]
10. Yarmouth	Liverpool-Wilkins	195,560[4]	183,422
11. Yarmouth	Wilkins-Yarmouth	497,895[4]	466,991
New Brunswick			
12. Albert	Salisbury-Synton	17,027	15,970
13. Albert	Synton-Hillsboro	31,666[4]	29,700
14. Centreville	Valley-Centreville	564,340	360,484
15. Richibucto	Kent Jct.-Richibucto	51,801[3]	Nil[2]
Quebec			
16. Temiscouata[5]	Rivière-du-Loup-Edmundston East	473,647	303,134
Ontario			
17. Beeton	Cheltenham-Beeton	120,769	Nil[2]
18. Fergus (Fergus Town Spur)	M. 0.00-M. 1.14	13,977	Nil[2]
19. Fergus	Fergus-Palmerston	86,120[3]	55,117
20. Forest	Lucan-Forest	73,096	68,559
21. Forest	Forest-Sarnia Jct.	60,171[4]	52,382
22. Kincardine	Listowel-Kincardine	388,965	248,938
23. Marmora	Marmora-Lake St. Peter	63,126[4]	59,208
24. Meaford (Penetang Spur)	North Colwell-Hendrie	29,129	27,321
25. Owen Sound (Durham Spur)	Whites Jct.-Durham	283,180	181,235
26. Renfrew	Renfrew Jct.-Whitney	290,822[3]	188,907
27. Southampton (Southampton Spur)	Port Elgin South-Southampton	21,340[3]	13,658
28. Talbot	St. Thomas-Port Stanley	37,073[4]	27,613

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1]	Payments to Dec. 31, 1983
Manitoba			
29. Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch	431,228	375,081
30. Inwood	Fisher Branch-Hodgson	16,866[4]	14,670
31. Neepawa	Neepawa-Rossburn Jct.	484,221	421,174
32. Oakland	Delta Jct.-Amaranth	539,394	469,164
33. Rossburn	Rossburn Jct.-Bethany	98,075	85,305
34. Ste. Rose	Ste. Rose-Rorketon	33,307[4]	28,970
35. Wawanesa	Wawanesa-M. and B. Jct.	360,959	313,961
36. Winnipegosis	Sifton Jct.-Winnipegosis	336,521	292,705
Saskatchewan			
37. Acadia Valley[6]	Eyre Jct.-Acadia Valley	1,068,592	929,459
38. Amiens	Shell Lake-Spiritwood	319,221	277,658
39. Avonlea	Parry-Avonlea	689,801	599,988
40. Bodo	Cactus Lake-Bodo	389,780	339,030
41. Carlton	Dalmeny-Laird	599,249	521,226
42. Central Butte	Moose Jaw Jct.-Mawer	356,137	309,767
43. Chelan	Reserve-Weekes	100,077	87,047
44. Corning	Peebles-Corning	339,658	295,434
45. Cudworth	St. Louis-M. 103.25	168,157	146,263
46. Dodsland	Biggar-Dodsland	611,529	531,907
47. Erwood[7]	Baden-Hudson Bay	411,021	357,505
48. Gravelbourg	Claybank-Mossbank	341,225	296,797
49. Gravelbourg	Hodgeville-Tyson	24,477	21,290
50. Porter	Oban Jct.-Cando	249,323	216,861
51. Preeceville	Preeceville-Kelvington	1,450,167	1,261,352
52. Rhein	Ross Jct.-Hamton	108,750	94,591
Alberta			
53. Endiang	Endiang Jct.-Byemoor	666,911	580,078
54. Rosedale - Bullpound Joint Section	Rosedale-East Coulee	62,372[8]	54,251
55. Sheerness	Sheerness-Cessford	98,299[3]	85,500
56. Stettler	Ferlow Jct.-Donalda	705,624	613,750
57. Stettler	Donalda-Dinosaur	2,615,373	2,274,846
British Columbia			
58. Cowichan (Saanich Spur)	M. 0.00-M. 1.37	25,379	23,804
59. Cowichan - Tidewater	Deerholme-Youbou Deerholme-Cowichan Bay	746,417	603,942
	Sub-Total (CN)	**$21,260,835**	**$16,295,822**

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1]	Payments to Dec. 31, 1983
CANADIAN PACIFIC LIMITED			
New Brunswick			
60. Shore Line	Lepreau-St. George	115,627	107,349
Quebec			
61. Maniwaki	Laman-Maniwaki	596,541	553,832
62. Q.C.R. Tring	Tring Jct.-Courcelles	362,750	Nil[9]
63. Ste. Agathe	St. Jérome-Mont Laurier	1,726,059	1,602,481
64. St. Gabriel	St. Félix-St. Gabriel	20,171	18,727
65. Témiscaming - Ville Marie	Gendreau-Laverlochère	660,082	612,823
66. Waltham	Gaboury-Ville Marie Wyman-Waltham	412,964	383,398
Ontario			
67. Carleton Place	Nepean-Carleton Place	319,651	Nil[2]
68. Walkerton	Saugeen-Walkerton	324,682	275,980
Manitoba			
69. Lyleton	Waskada-Dalny	239,078	194,026
Saskatchewan			
70. Amulet	Crane Valley-Cardross	83,425[4]	67,704
71. Asquith	Urban-Arelee	358,106[4]	290,625
72. Asquith	Arelee-Sonningdale	89,353[4]	72,515
73. Colonsay	Amazon-Colonsay	235,634	191,231
74. Colony	Rockglen-Killdeer	420,701	341,424
75. Fife Lake	Coronach-Big Beaver	636,514	516,570
76. Kelfield	Brass-Kelfield	820,011	665,489
77. Matador	Gunnworth-Wartime	39,873	32,359
78. McMorran	Milden-Gunnworth	371,995	301,897
79. Melfort	Lac Vert-Keddy	1,468,473	1,191,755
80. Melfort	Dent-Gronlid	411,029[4]	333,576
81. Pennant	Hazlet-Verlo	209,359	169,908
82. Shamrock	Archive-Hak	2,731,177	2,216,517
83. Wishart	Foam Lake-Wishart	826,751[4]	670,959

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1]	Payments to Dec. 31, 198
Alberta			
84. Furness[10]	Epping-Paradise Valley	758,738	615,763
85. Lacombe (Cordel Spur)	Halkirk-Cordel	15,868[3,4]	12,878
86. Langdon	Rosedale-East Coulee	89,197[8]	72,389
87. Strathmore	Strathmore-Langdon	325,608[4]	264,251
British Columbia			
88. Kaslo	Rosebery-Nakusp	617,132	572,948
89. Osoyoos	M. 10.7-M. 11.0	1,633[3]	1,516
	Sub-Total (CP)	**$15,288,182**	**$12,350,890**
	Total (CN & CP) SECTION 256	**$36,548,817**	**$28,646,712**

[1]As filed by CN June 23, 1983 and by CP Mar. 11, 1983.
[2]Payments may be recommended only in respect of lines determined to be "uneconomic". No determination has been made for this line.
[3]New application, therefore line only claimed for portion of year.
[4]Abandonment authorized during 1982, therefore only claimed for portion of year.
[5]Minor portion of this line in New Brunswick.
[6]Minor portion of this line in Alberta.
[7]Minor portion of this line in Manitoba.
[8]Abandonment authorized during 1981 was rescinded Jan. 25, 1983.
[9]Subsidization suspended pending clarification of legal status of abandonment application.
[10]Minor portion of this line in Saskatchewan.

Appendix XV
Railway Transport Committee

CLAIMS AND PAYMENTS, 1982
SECTION 258 (PROTECTED BRANCH LINES)

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1]	Payments to Dec. 31, 1983
Manitoba			
1. Carman	Carman Jct.-Carman	$ 861,300	$ 773,273
2. Carman	Carman-Graysville	364,020	326,816
3. Cowan	North Jct.-Swan River	1,385,243	1,243,668
4. Erwood	Swan River-Birch River	1,674,892	889,224
5. Hartney	Belmont-Elgin	1,495,352	1,342,523
6. Herchmer	Kettle Rapids-Churchill	3,228,284	2,898,346
7. Miami	Morris-Somerset	1,645,743	1,477,544
8. Miami	Somerset-Belmont	1,539,146	1,381,842
9. Rossburn	Bethany-Russel	2,667,871	2,395,208
10. Ste. Rose	Ochre River-Ste. Rose	184,285	165,451
Saskatchewan			
11. Amiens	Spiritwood-England	1,097,636	985,455
12. Arborfield	Crane-Arborfield	1,110,719	997,201
13. Avonlea	Radville-Bengough Jct.	24,277	21,796
14. Avonlea	Avonlea-Moose Jaw	1,660,982	1,411,582
15. Battleford	Battleford-Battleford Jct.	661,258	593,676
16. Bengough	Bengough Jct.-Willowbunch	2,403,873	2,158,191
17. Big River	Shellbrook-Big River	1,712,763	1,537,715
18. Blaine Lake	Prince Albert-Amiens Jct.	1,457,180	1,308,253
19. Blaine Lake	Amiens Jct.-Denholm	3,896,402	3,498,180
20. Bodo	Unity-Cactus Lake	1,331,473	1,195,393
21. Bolney	Spruce Lake Jct.-Paradise Hill	620,726	557,286
22. Brooksby	Naisberry Jct.-Carrot River	3,593,247	3,226,009
23. Central Butte	Mawer-Central Butte	827,037	742,512
24. Chelan	Weekes-Porcupine Plain	814,907	731,622
25. Chelan	Porcupine Plain-Crooked River	1,188,728	1,067,237
26. Conquest	Conrose Jct.-Dunblane	805,719	723,373
27. Conquest	Dunblane-Beechy	1,751,305	1,572,317
28. Cromer	Maryfield-Kipling	1,822,166	1,635,936
29. Cudworth	Meacham-Totzke	297,925	267,476
30. Cudworth	Totzke-Domremy	2,373,880	2,131,264
31. Cudworth	Domremy-St. Louis	618,337	555,141
32. Cudworth	M. 103.25-Cudworth Jct.	36,875	33,106
33. Dodsland	Dodsland-Dewar Lake	1,573,118	1,412,342
34. Elrose	Conquest Jct.-Glidden	5,208,596	4,676,265
35. Glenavon	Kipling-McCallum	2,693,809	2,418,495
36. Gravelbourg	Mossbank-Gravelbourg	2,503,089	2,247,267
37. Gravelbourg	Gravelbourg-Hodgeville	976,403	876,812
38. Lampman	Maryfield-Estevan	1,752,892	1,573,742
39. Lewvan	Minard Jct.-North Regina	4,485,277	4,026,871
40. Mantario	Glidden-Alsask	1,300,341	1,167,443
41. Meskanaw	Melfort-Thatch	18,017	16,176
42. Northgate	Northgate-Lampman	888,267	797,484
43. Paddockwood	Paddockwood Jct.-Paddockwood	857,150	769,547
44. Preeceville[2]	Thunderhill Jct.-Sturgis Jct.	3,483,718	3,127,674
45. Preeceville	Lilian-Preeceville	505,450	453,792

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1]	Payments t Dec. 31, 19
46. Rhein	Hamton-Wroxton	1,023,015	918,460
47. Riverhurst	Central Butte-Riverhurst	700,090	628,539
48. Robinhood	Speers Jct.-Glaslyn	2,184,967	1,961,658
49. Rosetown	Roskin Jct.-Kindersley	6,290,119	5,647,254
50. St. Brieux	Thatch-Humboldt Jct.	2,468,631	2,216,331
51. Tisdale	Hudson Bay-Prince Albert	8,426,632	7,565,410
52. Tonkin	MacNutt-Wroxton	976,594	876,784
53. Turtleford	North Battleford-St. Walburg	4,169,782	3,743,620
54. Weyburn	Talmage-Weyburn	496,328	445,602
55. Weyburn	Weyburn-Radville	1,167,196	1,047,906
56. White Bear	Eston-Lacadena	776,941	697,536
Alberta			
57. Alliance	Alliance Jct.-Forestburg	1,673,448	1,502,418
58. Alliance	Forestburg-Alliance	918,232	824,386
59. Athabasca	Morin Jct.-Athabasca	2,334,245	2,095,680
60. Barrhead	Busby-Barrhead	1,107,092	993,945
61. Bonnyville	Abilene Jct.-Grand Centre	1,703,890	1,529,748
62. Coronado	St. Paul Jct.-Abilene Jct.	3,505,854	3,147,547
63. Coronado	Abilene Jct.-Elk Point	2,022,505	1,648,271
64. Demay	Camrose Jct.-Ryley	236,024	211,902
65. Drumheller	Hanna-Sarcee Yard	4,846,997	4,351,622
66. Grande Prairie[3]	Rycroft-Dawson Creek	4,712,800	4,231,141
67. Lac La Biche - Waterways	Banko Jct.-Lac La Biche Lac La Biche-Waterways	173,594	155,852
68. Oyen[4]	Kindersley-Hanna	7,659,816	6,876,964
69. Peace River	Roma Jct.-Hines Creek	4,666,431	4,189,511
70. Smoky	Winagami-Spirit River	5,424,123	4,843,841
	Sub-Total (CN)	**$141,085,024**	**$125,760,254**

CANADIAN PACIFIC LIMITED

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1]	Payments to Dec. 31, 1983
Manitoba			
71. Arborg	Rugby-Arborg	$ 1,456,379	$ 1,199,637
72. Glenboro	Murray Park-Souris (incl. Carman Spur)	4,490,389	3,698,788
73. Gretna - La Rivière	Rosenfeld-Gretna Fortress-La Rivière	5,594,730	4,608,446
74. Lac du Bonnet	Birds Hill-Lac du Bonnet	900,796	741,996
75. Lyleton	Deloraine-Waskada	538,744	443,770
76. Napinka	La Rivière-Napinka	5,602,620	4,614,945
77. Russell	Binscarth-Inglis	554,288	456,574
78. Winnipeg Beach	Gimli-Riverton	393,790	324,369
Saskatchewan			
79. Altawan[5]	Shaunavon-Manyberries	4,191,329	3,452,448
80. Amulet - Assiniboia	Amulet-Crane Valley Weyburn-Assiniboia	3,812,062	3,140,041
81. Arcola[2]	Schwitzer-Arcola	2,714,237	2,235,750
82. Bromhead	Estevan-Minton (incl. Tribune Spur)	3,142,259	2,588,316
83. Bulyea	Neudorf-Bulyea	6,080,406	5,008,503
84. Burstall[5]	Leader-Fox Valley (incl. McNeill, Schuler and Ingebright Lake Spurs)	1,752,723	1,443,739
85. Colonsay	Dilke-Amazon	3,278,286	2,700,363
86. Dunelm	Player-Simmie	756,799	623,384
87. Empress[5]	Java-Empress (incl. Grant Spur)	5,835,907	4,807,106
88. Expanse	Curle-Assiniboia	1,237,642	1,019,461
89. Fife Lake	Assiniboia-Coronach	2,577,089	2,122,779
90. Hatton	Hatton-Golden Prairie	881,565	726,156
91. Kerrobert	Outlook-Kerrobert	4,366,619	3,596,836
92. Kisbey	Arcola-Weyburn	1,520,483	1,252,440
93. Lloydminster	Wilkie-Lloydminster	7,506,035	6,182,811
94. Macklin	Kerrobert-Macklin	3,916,133	3,225,765
95. Matador	Wartime-Kyle	1,784,845	1,470,199
96. Meadow Lake	Tobey-Meadow Lake	3,371,963	2,777,527
97. Melfort	Lanigan-Lac Vert	2,652,200	2,184,649
98. Neudorf	Rocanville-Neudorf	2,220,688	1,829,207
99. Notukeu	Notukeu-Val Marie	3,943,514	3,248,320
100. Outlook	Moose Jaw-Outlook	4,223,677	3,479,093
101. Pennant	Wickett-Hazlet	775,307	638,629
102. Prince Albert	Lanigan-Northway	2,125,904	1,751,133
103. Reford	Kerrobert-Wilkie	1,211,880	998,240
104. Shaunavon	Assiniboia-Shaunavon	8,091,746	6,665,268
105. Tisdale	Goudie-Nipawin	5,660,993	4,663,028
106. Tyvan	Stoughton-Crecy	3,778,801	3,112,643

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1]	Payments to Dec. 31, 198
107. Vanguard	Swift Current-Meyronne	2,859,806	2,355,657
108. White Fox	Nipawin-Sharpe	3,387,737	2,790,519
109. Wood Mountain	Ogle-Mankota	2,775,699	2,286,376
Alberta			
110. Bassano	Empress-Bassano	1,843,781	1,518,745
111. Cardston	Stirling-Cardston	3,448,457	2,840,535
112. Coronation[4]	Kerrobert-Coronation	3,251,548	2,678,339
113. Irricana	Bassano-Standard	2,083,263	1,716,009
114. Lacombe	Coronation-Nevis (incl. Cordel Spur)	2,768,415	2,280,376
115. Landon - Acme	Langdon-Carbon Cosway-Wimborne	2,864,341	2,359,392
116. Lomond	Eltham-Hays	6,013,197	4,953,142
117. Macleod	Aldersyde-Fort Macleod (incl. Claresholm Airport Spur)	3,771,973	3,107,019
118. Stirling	Manyberries-Stirling	4,627,898	3,812,055
119. Strathmore	Langdon-Shepard	127,241	104,810
120. Turin	Coalhurst-Turin	1,799,692	1,482,428
121. Willingdon	Lloydminster-Akenside (incl. Chemical Spur)	7,117,955	5,863,145
	Sub-Total (CP)	**$161,683,831**	**$133,180,906**
	Total (CN & CP) Section 258	**$302,748,855**	**$258,941,160**

[1]As filed by CN June 23, 1983 and by CP April 6, 1983.
[2]Minor portion of this line in Manitoba.
[3]Minor portion of this line in British Columbia.
[4]Minor portion of this line in Saskatchewan.
[5]Minor portion of this line in Alberta.

Appendix XVI
Railway Transport Committee

CLAIMS AND PAYMENTS, 1982
SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

Company	Passenger-Train Service	80% of Actual Loss Claimed	80% of Actual Loss Certified/ Payments to Dec. 31, 1983
1. Canadian National Railways	Clarenville-Bonavista	$ 24,152[1]	$ Nil[2]
	St. John's-Argentia-Carbonear	185,083[1]	Nil[2]
	Toronto-North Bay ("Northlander")	2,229,578[1]	1,455,987[3]
2. Algoma Central Railway	Sault Ste. Marie-Hearst	$2,646,976[1]	$2,289,372[3]
	Total	**$5,085,789**	**$3,745,359**

[1]80% of claims for Actual Loss as filed by CN June 27 and 29, 1983 and by Algoma Central Mar. 11, 1983.
[2]Payment may be recommended only in respect of services determined to be "uneconomic". No determination has been made.
[3]The payment amount shown is in respect of the Advance Claim for 1982, filed in accordance with Transport Vote 85a, Appropriation Act No. 4, 1975.

Appendix XVII
Air Transport Committee

122 SELECTED STATISTICS

	1982	19
Number of Licensees and Licence Documents		
Licensed Carriers	2,031	2,1
Fixed Wing	1,877	1,9
Rotating Wing	154	1
Domestic Carriers	1,102	1,1
Foreign Carriers	929	9
Licensing Documents	3,114	3,2
New Licence Documents Issued	264	2
Replaced Licensing Documents	497	3
Directory(Copies Published)	750	7
Licence Applications		
Received during the year	1,086	9
Carried Over from previous year	311	3
Outstanding Year-End	363	1
Processed during the year	1,034	1,1
Authorities		
Granted	705	7
Denied	103	1
Withdrawn	13	
Dismissed	1	
Rescinded	79	1
Cancelled	196	1
Suspended	78	1
Reinstated	2	
Decisions and Orders*		
Decision Documents	468	6
Order Documents	718	5
Review Committee Decisions	7	
Public Notices		
Applications	481	4
Hearings	11	
Miscellaneous		
Private Aircraft Exemptions	60	
Helicopter Importation	—	
Fixed Wing Importations	—	
Flying Farmers	85	
FT Satellite Authorities	40	

*It should be noted that the totals for "Decisions and Orders" are not related solely to applications, as they include such items as "show cause" orders and rescinding orders, suspension orders, etc.

Appendix XVIII
Air Transport Committee

SELECTED CHARTER FLIGHTS APPLICATION AND APPROVAL RECORDS

	1982		1983	
Charter Types	**Flights**	**Seats**	**Flights**	**Seats**
Inclusive Touring				
Canadian-Originating	3,635	453,238	2,302	302,242
Foreign-Originating	56	7,190	44	7,571
Entity and Common Purpose				
Canadian-Originating	558	51,531	739	55,737
Foreign-Originating	512	24,563	648	21,995
Domestic	43	3,019	181	1,777
ABC/Affinity				
Canadian-Originating (ABC)	2,783	790,105	1,901	540,802
Foreign-Originating (ABC)	1,650	—	1,542	—
(AFF)	50	—	61	—
ABC's (Domestic)	2,970	560,542	2,062	377,627
ABC/ITC's (New charter type introduced in 1980)	9,307	1,502,778	9,786	1,854,859
ABC/ITC's (Domestic)	88	10,320	590	216,482

Appendix XIX
Air Transport Committee

LICENCE AND FLIGHT APPLICATIONS INTERNATIONAL SERVICES

	1982	1983
Licence Applications		
Canadian applicants	15	11
Foreign applicants	172	195
Flight Requests by non-licensees (U.S. small aircraft operators)	108	77

Appendix XX
Air Transport Committee

124 TARIFF AND SERVICE FILING ACTIVITY

	1982	19
Schedules and Service Patterns	8,702	6,9
Passenger Tariffs		
Canada (Domestic) & Canada-USA	161,634	41,0
Canada-Transocean	53,392	58,9
Cargo Tariffs		
Canada (Domestic) & Canada-USA	14,080	12,7
Canada-Transocean	25,603	20,7
Charter Tariffs (all areas)	12,756	11,1
Total Filings	**276,167**	**151,5**

[1]— Canadian Domestic — Level I and Canada-USA reduced 18% from 46,344 to 37,980
— Canadian Domestic — Level II (small scheduled carriers) reduced 14% from 3,515 to 3,020.
— Pages with USA only, completely discontinued from 111,784 to zero, because of U.S. deregulation.

Appendix XXI
Water Transport Committee

APPLICATIONS, 1983

Applications	Number Received	Granted	Other
Proposed tariffs of pilotage charges s.23 Pilotage Act			
Atlantic Pilotage Authority	3		
Great Lakes Pilotage Authority	1		
Laurentian Pilotage Authority	1		
Pacific Pilotage Authority	3		
Tariff approval — Transport Act	6		
Water Transport Licences — Transport Act			
Mackenzie River	11	11	1 not issued
Canadian Western Arctic	2	2	
Transport Act — Review Committee Decisions — None			
Acquisitions in 1983			
Proposals (s.27 N.T.A.)	4		
Inquiries	2		
Orders and Decisions			
Decisions issued 1983	12		
Orders issued 1983	26		

Appendix XXII
Water Transport Committee

COASTING TRADE EXEMPTION WAIVER APPLICATIONS
JAN. 1 — DEC. 31, 1983

Date	Ship	Flag	Applicant	Recommendation
Jan. 4	Dresden	Ger.	Can. Transport Co.	Approval
Jan. 4	World Aegeus	Gk.	Can. Transport Co.	Approval
Jan. 4	Schnoorturm	Cdn.	P.F. Collins	Approval
Jan. 14	Freedom Service	U.S.	P.F. Collins	Approval
Jan. 27	Schnoorturm/Ravensturm	Cdn.	P.F. Collins	Approval
Feb. 3	Boxy	Swe.	Groupe Desgagnés	Approval
Feb. 7	Polly B/Super Fran Bradach/Hercules	U.S.	Leith & Dyke	Approval
Feb. 7	Seattle	U.S.	Leith & Dyke	Approval
Feb. 9	Balder Husum	Cdn.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Approval
Feb. 10	Royal	U.S.	Schenker of Canada	Approval
Feb. 10	Balder Borkum	Cdn.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Approval
*Feb. 15	Zapata Scotian	U.S.	Atlantic Customs Brokers	Approval
*Feb. 11	Elinor	Dan.	Langlois, Drouin & Associés	Approval
Feb. 17	Nordertor/Neutor	Cdn.	P.F. Collins	Approval
Feb. 17	Ravensturm/Schnoorturm	Cdn.	P.F. Collins	Approval
Feb. 21	Freedom Service	U.S.	P.F. Collins	Approval
Feb. 21	Osa Ostend	Bel.	P.F. Collins	Approval
Feb. 21	Boltentor	Cdn.	P.F. Collins	Approval
Feb. 15	Marine Evangeline	Cdn.	CN Marine	Approval
Feb. 28	Kruezturm	Cdn.	P.F. Collins	Approval
Mar. 1	Heather Sea	U.K.	Secunda Marine Services Ltd.	Denial
*Mar. 8	Acadian Sailor	U.S.	Pulsonic Geophysical	Approval
Mar. 9	Yemanja	Lib.	Gulf Canada	Approval
Mar. 11	Seaspan 250	Cdn.	Gulf Canada	Approval
*Mar. 11	Scorpio Type	U.S.	Crosbie Offshore Services Ltd.	Approval
*Mar. 14	Western Surf	Pan.	Mobil Oil	Approval
*Mar. 15	Arctic Immerk Kamotic	Cdn.	Arctic Transportation	Approval
Mar. 16	Unnamed	U.S.	McAsphalt Industries	Withdrawn
Mar. 17	Freedom Service	U.S.	P.F. Collins	Approval
Mar. 21	Astron	Ber.	Coastal Shipping	Approval
Mar. 21	Unnamed	Rus.	Atlantic Fisheries Dev.	Approval
*Mar. 23	Biehl Trader	U.S.	King Bros. Ltd.	Approval
*Apr. 7	Western Viking	Pan.	Western Geophysical Co. of Canada	Approval
Apr. 11	Khaljiah	Kuwait	M.L. Donofrio	Denial
*Apr. 12	Don J. Miller II	U.S.	Geological Survey of Canada (EMR)	Approval
Apr. 15	Boltentor	Cdn.	Crosbie Offshore Services Ltd.	Approval
Apr. 19	Freedom Service	U.S.	Mobil Oil	Approval
*Apr. 21	Vinland	Nor.	Shell Canada Resources Ltd.	Approval

*non-coasting trade activity

Date	Ship	Flag	Applicant	Recommendation
Apr. 22	Balder Husum	Cdn.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Approval
Apr. 22	Balder Borkum	Cdn.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Approval
*Apr. 25	Royal	U.S.	Sceptre Dredging Ltd.	Approval
Apr. 26	Heather Sea	U.K.	Secunda Marine Services Ltd.	Approval
Apr. 26	Osa Ostend	Bel.	Crosbie Offshore Services Ltd.	Approval
*May 2	Unnamed	Pan.	Grant Geophysical Ltd.	Withdrawn
May 3	Heather Sea	U.K.	Secunda Marine Services Ltd.	Approval
*May 5	Rowan Juneau	U.S.	Atlantic Customs Brokers	Approval
May 6	Two Unnamed	U.S.	H.A. Simons Int'l. Ltd.	Withdrawn
*May 12	Penn 800	U.S.	Saint John Shipbuilding & Dry Dock Co. Ltd.	Approval
*May 12	Scorpio Type	U.S.	Crosbie Offshore Services Ltd.	Approval
*May 12	Acadian Commander	U.S.	Husky Oil Operations Ltd.	Approval
May 16	Nestor	U.K.	Titan Towing & Salvage Ltd.	Denial
May 13	Pioneer Service	U.S.	P.F. Collins	Approval
May 16	Rich Arrow	Jap.	Dow Chemical Canada Inc.	Approval
May 17	Loveland 2762	U.S.	Dominion Bridge Sulzer Ind.	Approval
*May 16	Acadian Sailor	U.S.	Shell Canada Resources Ltd.	Approval
May 27	Caribbean Trailer	Pan.	Lakespan Shipping Inc.	Approval
*May 30	Bolivar SS1	U.S.	Viney Contracting Ltd.	Approval
*May 25	Acadian Commander	U.S.	Pulsonic Geophysical Ltd.	Approval
June 5	Heather Sea	U.K.	Border Brokers Inc.	Approval
June 7	Osa Ostend	Bel.	P.F. Collins	Approval
June 7	Seawolf 101 & 102	Cdn.	P.F. Collins	Approval
June 8	Royal Service	U.K.	P.F. Collins	Approval
June 10	Norchem	Jap.	Noranda Sales Corp. Ltd.	Withdrawn
June 15	Four Unnamed	U.S.	George Wimpey Canada Limited	Approval
June 15	Betty Gale/OLS 30	U.S.	Polysar Limited	Approval
June 23	Biscay Service/ Heritage Service	U.S.	P.F. Collins	Approval
June 27	Hannah 5101/ Mary E. Hannah	U.S.	McAsphalt Industries Ltd.	Approval
*June 30	Glomar Labrador I	U.S.	Home Oil Company	Approval
July 6	Osa Ostend	Bel.	P.F. Collins	Approval
July 8	Kaubturm	Ger.	P.F. Collins	Approval
July 7	Stolt Crown	Lib.	Domtar Inc.	Denial
July 5	Marine Evangeline	Cdn.	CN Marine	Approval
July 18	Liberty Service	U.S.	P.F. Collins	Approval
July 19	Fjording	Nor.	Great Lakes Marine Contracting Ltd.	Withdrawn
July 21	Hannah 5101/ Mary E. Hannah	U.S.	McAsphalt Industries Ltd.	Approval in part
*July 29	Proud Seahorse	U.K.	Offshore Development Corp.	Approval
July 29	Edda Star	Nor.	Leefax Services Ltd.	Denial
Aug. 12	Kreuzturm	Cdn.	Home Oil Company Ltd.	Approval
*Aug. 4	Pholas	U.K.	P.F. Collins	Approval
*Aug. 4	Cornelis Zanen	Dutch	Milne & Craighead Customs Brokers	Approval

*non-coasting trade activity

Date	Ship	Flag	Applicant	Recommendation
*Aug. 9	G.S.I. Explorer	Cdn.	Geophoto Services Ltd.	Approval
Aug. 12	Pan Am Trader	Jap.	C.I.L. Inc.	Withdrawn
Aug. 11	Marine Evangeline	Cdn.	CN Marine	Approval
Aug. 12	Osa Ostend	Bel.	P.F. Collins	Approval
Aug. 15	Biscay Service/ Independence Service	U.K. U.S.	P.F. Collins	Withdrawn
Aug. 17	Clayton M. Johnson	Cdn.	Johnson Combined Enterprises	Approval
Aug. 18	Schnoorturm	Cdn.	P.F. Collins	Approval
Aug. 17	Norchem	Jap.	Noranda Sales Corp. Ltd.	Approval
*Aug. 18	Constitution Service	U.S.	Gulf Canada Ltd.	Withdrawn
*Aug. 11	Miss Margie	U.S.	Offshore Development Corp.	Withdrawn
*Aug. 23	Vasa/Jeffrey M	U.S.	Adanac Customs Brokers Ltd.	Approval
*Aug. 23	Unnamed	U.S.	Milne & Craighead Customs Brokers	Approval
*Aug. 24	Bow Drill I	Cdn.	Bow Valley Offshore Drilling Ltd.	Approval
*Aug. 24	Skauvann	Nor.	Dome Petroleum Ltd.	Approval
*Aug. 24	Polar Duke	Cdn.	P.F. Collins	Approval
*Aug. 24	Heather Sea	Cdn.	Secunda Marine Services Ltd.	Approval
*Aug. 29	Super Fran	U.S.	Foundation-Skanska Joint Venture	Approval
*Aug. 30	J.E. Jonsson	Cdn.	Geophysical Services Inc.	Approval
Aug. 30	Schnoorturm	Cdn.	P.F. Collins	Approval
Aug. 25	Edda Star	Nor. being put under Cdn.	Leefax Services Limited	Application unpursued. File closed.
Sept. 7	Kaubturm	Ger.	P.F. Collins	Approval
*Sept. 8	J.E. Jonsson	Cdn.	Geophysical Services Ltd.	Approval
Sept. 15	Osa Ostend	Bel.	P.F. Collins	Withdrawn
Sept. 16	Arctic Shiko	Cdn.	Seaforth Fednav	Approval
Sept. 19	Osa Ghent	Bel.	McAllister Towing & Salvage Ltd.	Denial
Sept. 19	Tarros Gage	Ber.	Coastal Shipping Ltd.	Approval
Sept. 20	Balder Kiel	Cdn.	Balder Offshore Canada Inc.	Approval
Sept. 22	Heather Sea	Cdn.	Secunda Marine Services Ltd.	Approval
Sept. 22	Arctic Kiggiak	Not registered, being put under Cdn.	Arctic Transportation Limited	Approval
Sept. 26	Balder Borkum	Cdn.	Balder Offshore Canada Inc.	Approval
*Sept. 29	Heather Sea	Cdn.	Secunda Marine Services Ltd.	Approval
*Sept. 30	Scorpio Type	U.S.	Crosbie Offshore Services Ltd.	Approval
*Sept. 22	Skagerrak	Nor.	Affiliated Customs Brokers Ltd.	Approval

*non-coasting trade activity

Date	Ship	Flag	Applicant	Recommendation
*Oct. 4	Polar Duke	Cdn.	P.F. Collins	Approval
Oct. 3	Rich Arrow	Jap.	Dow Chemical Canada Inc.	Approval
Oct. 3	Arctic Breaker	Cdn.	Arctic Transportation Limited	Approval
*Oct. 3	Bolivar SS1	U.S.	K. Viney Contracting Limited	Suitable Cdn. vessels available
Oct. 4	R.T.S. 201	Cdn.	Seaspeed Transport Company Ltd.	Approval
*Oct. 5	Rowan Gorilla I	U.S.	Rowan Companies Inc.	Approval
*Oct. 11	Polar Duke	Cdn.	P.F. Collins	Approval
*Oct. 13	Glomar Labrador I	U.S.	Home Oil Company Ltd.	Approval
Oct. 18	Marine Evangeline	Cdn.	CN Marine	Approval
Oct. 20	Balder Borkum	Cdn.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Approval
Oct. 22	Balder Kiel	Cdn.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Approval
Nov. 4	Balder Hesnes/Balder Husum	Cdn.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Approval
*Nov. 7	TLC 24/Vasa	U.S.	Adanac Customs Brokers	Approval
Nov. 8	Arctic Tuk	Cdn.	Arctic Transportation Ltd.	Withdrawn
Nov. 10	Norchem	Jap.	Noranda Sales Corporation Ltd.	Approval
Nov. 16	Osa Ghent	Bel.	P.F. Collins	Approval
Nov. 18	Royal	U.S.	Schenker of Canada Customs Brokers	+ N/A
Nov. 21	Heather Sea	Cdn.	Secunda Marine Services Ltd.	Cdn. vessels offered.
*Nov. 21	Discoverer III	Pan.	Trimac Limited	Investigation continuing
Nov. 28	Seawolf 101/Seawolf 102	Cdn.	P.F. Collins	Withdrawn
Dec. 1	Arctic Shiko	Cdn.	Seaforth Fednav Inc.	Approval
Dec. 7	Balder Kiel	Cdn.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Approval
Dec. 7	Gemini	U.S.	Dow Chemical Inc.	Approval
Dec. 8	Gemini	U.S.	Esso Petroleum Canada	Approval
Dec. 12	Seaforth Atlantic	Cdn.	Seaforth Fednav Inc.	Approval
Dec. 12	Nordertor	Cdn.	P.F. Collins	Approval
Dec. 13	Ravensturm	Cdn.	P.F. Collins	Approval
Dec. 14	Arctic Shiko	Cdn.	Seaforth Fednav Inc.	Approval
Dec. 19	Seawolf 101	Cdn.	P.F. Collins	Approval
*Dec. 22	Vinland	Nor.	Atlantic Customs Brokers	Approval
*Dec. 22	Salvage Chief	U.S.	Seaspan International Ltd.	Approval
Dec. 23	Claymore Sea	U.K.	Secunda Marine Services Ltd.	Approval
Dec. 29	Bonaventure II	Cdn.	Atlantic Container Express	Approval in part

+ This activity is not subject to Coasting Regulation
*non-coasting trade activity

Appendix XXIII
Water Transport Committee

130 LICENCES ISSUED, 1983

Region	Licensee	Exempted Carrier		Number of Licensed or Exempted Ships
Great Lakes		Newman Harbour Terminals and Transportation Inc.		1
			Total	**1**
Mackenzie River	Arctic Transportation Ltd.			26
	Beluga Transportation Ltd.			3
	Cooper Barging Service Ltd.			8
	Coastal Marine Ltd.			2
	David Storr and Sons Contracting Ltd.			2
	Len Cardinal Transport Ltd.			2
	Norsask Marine Ltd.			2
	Northern Transportation Company Limited			190
	Peter Pond River Tours (1978) Ltd.			1
	Pine Creek Construction Ltd.			2
			Total	**238**
Canadian Western Arctic	Arctic Transportation Ltd.			28
	Northern Transportation Company Limited			66
			Total	**94**

Appendix XXIV
Water Transport Committee

SHIPPING CONFERENCES SERVING CANADA, 1983

American-West African Freight Conference
Canada-Mediterranean Freight Conference
Canada-United Kingdom Freight Conference
Canadian Continental Eastbound Freight Conference
Canadian North Atlantic Westbound Freight Conference
Continental Canadian Westbound Freight Conference
Deli-Pacific Rate Agreement
East Canada-Japan Freight Conference
Eastern Canada/Australia-New Zealand Conference
Pacific-India Rate Agreement No. 9247
Inter-American Freight Conference—Section "A"
Inter-American Freight Conference—Section"B"
Inter-American Freight Conference—Section "C"
Japan/Korea-East Canada Freight Conference
Japan/Korea-West Canada Freight Conference
Latin America/Pacific Coast Steamship Conference
Mediterranean Canada Westbound Freight Conference
Mediterranean North Pacific Coast Freight Conference
Pacific/Australia-New Zealand Conference
Pacific Coast River Plate Brazil Conference—Section "A"
Pacific Coast River Plate Brazil Conference—Section "B"
Pacific Coast River Plate Brazil Conference—Section "C"
Pacific Indonesian Conference
Pacific Straits Conference
Pacific Westbound Conference
Philippines North American Conference
West Canada Freight Conference
Pacific-India Rate Agreement No. 8760
Western Canada-Europe Conference
The Association of West Coast Steamship Companies
Malaysia-Pacific Rate Agreement
United States Great Lakes & St. Lawrence River Ports/West African Agreement No. 9420
North Europe-Canada Pacific Freight Conference
Canadian Continental Eastbound Asbestos Conference
Java Pacific Rate Agreement
Canada European Eastbound Mail Committee
Australia/Eastern Canada Shipping Conference
East Canada Freight Conference
Cavn/Saguenay Joint-Venezuelan Service
Thailand/Pacific Freight Conference
Eastern Canada-Colombia Tariff (Joint Service)
Five Line Far East Freight Conference
Australia-Pacific Coast Rate Agreement
New Zealand/Pacific Coast North America Shipping Lines
SCI & SCINDIA Joint Tariff Agreements
East Canada/Far East Rate Agreement
Far-East/Canada Rate Agreement
Eastern Canada-Caribbean Freight Association

Appe
Wa

XV
e Transport Committee

130
31

REGION FREIGHT ASSISTANCE PROGRAM CERTIFIED, 1983

	Amount Certified* 1982			Amount Certified* 1983		
	Rail	Truck	Water	Rail	Truck	Wate
Maritime Freight Rates Act						
Westbound	9.6	—	—	11.4**	—	—
Intra	—	—	—	—	—	—
Atlantic Region Freight Assistance Act						
Section 3 (Westbound)	—	11.4	—	—	13.4	—
Section 6 (Intra)	—	—	—	—	—	—
Section 6 (Selective Westbound)	3.3	4.0	—	4.0**	4.2	—
Section 6 (Selective Intra)	8.4	30.4	0.4	6.3	21.5	0.4
Section 6 (Provisional Intra)	—	—	—	—	—	—
Total for Program	**21.3**	**45.8**	**0.4**	**21.7**	**39.1**	**0.4**
Total of Claims Filed	190	12,344	22	267**	11,044	22
Number of Claims Processed	176	12,646	21	265**	10,562	19

*Millions of Dollars
**Estimate

Appendix XXVI
Review Committee

APPLICATIONS, 1983

AIR TRANSPORT COMMITTEE

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Aero Club de Rimouski Inc.	ATC letter decision dated Sept. 17, 1982, which returned their application for a Class 4 Group B authority from a base at Rimouski, Que., and prohibited them to re-apply for a period of six months commencing Oct. 27, 1982	Jan. 24	Reviewable	Modified original decision
CAVU Aviation	ATC order No. 1982-A-532 dated Aug. 11, 1982, which cancelled their Class 4, 9-4 and 7 Groups A, B and C authorities with restrictions from a base at Nanaimo, B.C.	Jan. 24	Denied	
Aggrey Air Services Ltd.	ATC Decision WD 6953 dated Oct. 4, 1982, which denied them a Class 7 Specialty — Flying Training air service from a base at Calgary, Alta.	Jan. 24	Denied	
Air Schefferville (1981) Inc.	ATC Decision 6844 dated July 15, 1982, which granted Cargair Ltd. Class 4 Groups B & C authorities from a base at Schefferville.	Jan. 24	Reviewable (ATC)	Decision pending
Air Schefferville (1981) Inc.	ATC Decision 6814 dated June 30, 1982, which granted les Pourvoiries Fortier Inc. and Club de Chasse et Pêche Tuktu Inc. certain Class 4 authorities from a base at Schefferville.	Jan. 24	Denied	
Ellair Ltd.	ATC Decision No. 6885 dated Sept. 1, 1982, which relates to Docket No. 5698 (Calm Air), Dockets 5528 and 5546 WD (Ellair) and Docket 5516 WD (Ontario Central Airlines) all in the matter of air services in North Central Manitoba.	Feb. 11	Denied	
Nakina Air Ltd.	ATC Decision 6925 dated Sept. 30, 1982, which denied them a Class 4 Group C authority from a base at Nakina, Ont.	Feb. 21	Denied	
Ranger Helicopters Ltd.	ATC telex decision dated Oct. 26, 1982, which denied them authority to operate a satellite flying school from a base at Toronto under Licence No. ATC 2432/75(H).	Mar. 7	Denied	

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Quasar Helicopters Ltd.	ATC Decision WD-6935 dated Sept. 30, 1982, which granted Charmay Holdings Inc., a Class 7 Group A-RW authority from a base at Abbotsford, B.C.	Mar. 7	Denied	
Dunwoody Ltd. c/o Swiftair Cargo	ATC telex decision dated Dec. 9, 1982, which denied them an extension of time until Dec. 31, 1983 to suspend Licence No. ATC 3103/80(NS).	Mar. 15	Reviewable	Modified original decision
Rog - Air Limited	ATC Decision 6964 dated Oct. 7, 1982, which denied them adding Group D aircraft to Licence No. ATC 3294/81.	Mar. 29	Denied	
Altro Helicopters Ltd.	ATC Decision No. WD-7222 dated Feb. 22, 1983, which denied them a Class 4 Group A-RW authority from a base at Red Deer, Alta.	Apr. 11	Denied	
North Cariboo Flying Services Inc.	ATC Decision No. 6993 dated Oct. 21, 1982, which denied them the authority to also serve Tumbler Ridge and Prince George, B.C. under Licence No. ATC 3185/80(NS).	Apr. 11	Denied	
Kenn Borek Air Ltd.	ATC Decision No. WD-7083 dated Dec. 14, 1982, which denied them a Class 4 Groups A, B and C authorities from a base at Tumbler Ridge, B.C.	May 2	Denied	
Air Dogrib (Steinwand's Transport)	ATC Decision No. 7005 dated Nov. 3, 1982, which granted Edzo Air Ltd. a Class 4 Group A authority from Fort Rae, NWT.	May 2	Denied	
Aviation Sutro	ATC Decision No. 7006 dated Nov. 4, 1983, which granted Centre Aéronautique de Québec Inc. a Class 7 Group A authority from a base at Quebec.	May 16	Denied	
Medley Airways Ltd.	ATC letters decisions dated May 30, 1983, which denied their authority to operate a satellite FT school at St. Paul, Alta., and granted Spectrum Aviation Ltd., such an authority.	June 8	Denied	
Air Muskoka Ltd.	ATC Decision No. 7139 dated Jan. 21, 1983, which denied them a Class 4 Group A authority from a base at Muskoka, Ont.	June 13	Denied	

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Taronair Limited	ATC Decision No. WD-7223 dated Feb. 22, 1983, which denied them a Class 4 Group A-RW authority from a base at Desmarais, Alta.	June 13	Denied	
Wright Brothers Aviation Ltd.	ATC Decision No. 7265 dated Mar. 24, 1983, which restricted their Class 4 and 9-4 Group A-RW authorities. (100 mile radius for Class 4 and transportation of persons and equipment related to the media and/or police only.)	June 13	Denied	
Central Patricia Outfitters Ltd.	ATC Decision No. 7272 dated Mar. 31, 1983, which denied them authority to amend Condition No. 3 of Licence No. ATC 2673/77(C).	June 27	Reviewable (ATC)	Decision pending
Mountain Pacific Air Ltd.	ATC Decision No. 7025 dated Nov. 16, 1982, which denied them a Class 3 Group C authority serving Salmon Arm, Vernon and Vancouver, B.C.	June 27	Denied	
Wapiti Aviation Ltd.	ATC Decision No. 7216 dated Feb. 23, 1983, which denied their request for removing Condition No. 3 and 4 from Licence No. ATC 2518/76 (NS).	June 27	Denied	
Mr. D. Wong	ATC Decision No. 7268 dated Mar. 25, 1983, which denied them a Class 7 FT Group A authority from a base at Saint-Hubert, Que.	July 11	Reviewable (ATC)	Decision pending
Barrie Air Service Ltd.	ATC telex decision dated June 27, 1983, which extended for a period of two weeks Barrie Aviation Centre temporary authority for a Class 7 FT commercial air service from a base at Barrie, Ont.	July 11	Reviewable	Modified original decision
Air Transport Association of Canada	ATC Decision No. 6679 dated Mar. 2, 1982, in the matter of tariff provisions for the carriage of attendants accompanying the handicapped and extra seats required by these persons.	July 14	Reviewable (ATC)	Decision pending
Pacific Western Airlines	ATC telex decision dated July 8, 1983, which suspended their tariff provision to provide free ground transportation in Vancouver, Calgary & Edmonton.	July 14	Reviewable	Modified original decision

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Various Applications (4)	ATC Decision No. 6998 dated Oct. 25, 1982, in respect of the corporate use of aircraft.	July 15	Reviewable (ATC)	Decision pending
Soundair Corporation	ATC telex decision dated Mar. 30, 1983, which granted Port Elgin Flying Club authority to change its base from Port Elgin to Wiarton and other authorities regarding Licence No. 3252/81(E).	July 25	Reviewable (ATC)	Decision pending
Bonavair Ltd.	ATC telex decision dated Aug. 5, 1983, which denied their request for temporary authority to operate a Class 7 Flying training service using Group B aircraft.	Aug. 11	Denied	
Pem-Air Ltd.	ATC telex decision dated Aug. 5, 1983, which denied their request for temporary authority to operate a Class 4 Group A-RW service.	Aug. 11	Denied	
Air Canada	ATC telex decision dated Aug. 12, 1983, which disallowed their bonus program to become effective Aug. 15, 1983, regarding $50 one-way or $100 maximum return applying from Jan. 10 to Mar. 9, 1984.	Aug. 18	Reviewable (ATC)	Re-affirmed original decision
Air Canada	ATC telex dated Aug. 17, 1983, which rejected their filing advice no. 2631 regarding bonus program to become effective Aug. 26, 1983.	Aug. 18	Reviewable	Modified original decision
North American Training College	ATC Decision No. WD-7351 dated April 27, 1983, which denied a Class 4 Group A authority from a base at Calgary, Alta.	Sept. 12	Denied	
Alba Air Service Ltd.	ATC telex decision dated Aug. 8, 1983, which cancelled their Group B authority for failure to meet the financial requirements of the ATC.	Sept. 12	Denied	
Wolverine Air Ltd./Bryant Aviation Services Ltd.	ATC telex decision dated April 14, 1983, which granted Liard Air Ltd. temporary authority to operate Group B aircraft until Oct. 15, 1983, from a base at Fort Liard, NWT.	Sept. 12	Reviewable	Modfied original decision
Jasper Hinton Air Ltd.	ATC Order No. 1983-A-373 dated Aug. 23, 1983, which cancelled Licence No. ATC	Sept. 26	Denied	

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
	3013/79(C) regarding Class 7 Group A authority.			
Air Canada	ATC telex decision dated Sept. 13, 1983, which reconsidered Air Canada Bonus program to become effective Aug. 15, 1983, pursuant to Review Committee's decision of Aug. 19, 1983.	Oct. 17	Denied	
Bradley Air Services Ltd./ Emery Worldwide	ATC telex decision dated May 20, 1983, which denied them a waiver of Subsection 112(11) of the ACR's regarding joint services with Emery Worldwide.	Oct. 17	Denied	
Sunrise Aviation Ltd.	ATC Decision No. WD-7304 dated April 13, 1983, which denied them authority to add Group B aircraft to Licence No. ATC 2281/83(C) regarding Class 4 service at Penticton, B.C.	Oct. 17	Denied	
Empire Airlines Inc.	ATC Decision No. 7307 dated April 19, 1983, which denied them Class 9-2 Groups C and E authorities serving Syracuse, N.Y., and Toronto, Ont.	Oct. 17	Denied	
First Air	ATC Decision No. 7271 dated Mar. 29, 1983, which denied them authority to add Group F and the point Ottawa to Licence No. ATC 2500/75(NS)	Oct. 17	Denied	
Air Canada	ATC letter dated Feb. 8, 1982, which ordered them to file notice pursuant to S. 27 of the NTA regarding acquisition of an interest in Innotech Aviation Ltd.	Oct. 20	Reviewable	Modified original decision
Adlair Aviation Limited	ATC Order No. 1983-A-364 dated Aug. 17, 1983, which cancelled their Class 4 Group C authority from a base at Cambridge Bay, NWT.	Oct. 24	Denied	
Empire Airlines Inc.	ATC letter dated Aug. 4, 1983, which returned applications for a Class 9-2 service between Syracuse and Ottawa using Group E aircraft and to amend Licence No. ATC 1247 to add Group E aircraft.	Oct. 31	Reviewable	Re-affirmed original decision
Soundair Corporation	ATC telex decision dated Aug. 11, 1983, which granted Port Elgin Flying Club a Class 4 Group A authority from a base at Wiarton, Ontario	Oct. 31	Denied	

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Northwest Territorial Airways Ltd.	ATC Decision No. 7301 dated April 15, 1983, which denied them authority to amend Condition No. 1 of Licences Nos. ATC 1808/68(NS), 2852/78(NS), 3016/79(NS) and 369/66(CF).	Oct. 31	Denied	
Abbotsford Flight Centre Ltd.	ATC Decision No. WD-7459 dated June 24, 1983, which denied additional Class 4 Group A authority under ATC Licence No. 1113/60(C) from a base at Abbotsford, B.C.	Oct. 31	Denied	
Huntsville Air Services	ATC Decision No. 7466 dated July 5, 1983, which denied them the authority to delete Condition No. 2 of Licence No. ATC 3193/80(H).	Nov. 14	Reviewable (ATC)	Decision pending
Airnat Ltée	ATC Order No. 1982-A-684 dated Dec. 2, 1982, which authorized Propair to operate various air services on the Quebec North Shore under Regionair's Licences pursuant to a service agreement between those two carriers.	Nov. 14	Denied	
Nordair Ltd.	ATC Order No. 1983-A-427 dated Sept. 14, 1983, which disallowed their YS (Simple Saver) fares between Montreal/ Ottawa and Toronto.	Nov. 28	Denied	
Calgary Flight Training Centre Ltd.	ATC Decision No. WDA-7504 dated July 25, 1983, which denied them authority to add Group B aircraft to Licence No. ATC 3343/82(C).	Nov. 28	Denied	
Ilford-Riverton Airways Ltd.	ATC Decision No. 7464 dated June 30, 1983, which denied them authority to also serve the point Oxford House under Licence No. ATC 624/52(NS)	Nov. 28	Denied	
Tri-Western Helicopter Corp.	ATC Decision No. WD-7409 dated June 7, 1983, which denied them authority to delete Condition No. 2, of Licence No. ATC 1840/68(H) (geographical restriction).	Nov. 28	Denied	

RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Various Applications (4)	RTC Order No. WDR-00884 dated Sept. 28, 1982, which authorized CN to abandon the Acadia Valley Subdivision between m. 0.0 and m. 23.67 effective Aug. 31, 1983.	Feb. 21	Denied	
Various Applications (4)	RTC Order No. WDR-00891 dated Oct. 5, 1982 which authorized CN to abandon the Stettler Subdivision between m. 12.3 and m. 100.4 effective Aug. 31, 1983.	Apr. 25	Reviewable	Modified original decision
Canadian National	RTC Order No. WDR-00974 dated Dec. 23, 1982, especially paragraphs 3 and 4, as it relates to the construction of a run-around track to serve S.W.P. elevator Cudworth Subdivision.	May 2	Reviewable	Modified original decision
Various Applications (3)	RTC Order No. WDR-00884 dated Sept. 28, 1982, which authorized CN to abandon the Oakland Subdivision between m. 1.00 and m. 53.38 effective Aug. 31, 1984.	May 16	Denied	
Canadian Pacific	RTC Order No. R-34836 dated Jan. 28, 1983, regarding CP Locomotive Overhaul and Rebuild Program.	May 16	Denied	
Dr. E. Dickson/ Mr. G. Dempsey/ Mr. T. Lefebvre	RTC Order No. R-34924 dated Mar. 2, 1983, which authorized CP to abandon the Waltham Subdivision from m. 34.0 to m. 77.5 effective 30 days from the date of the order.	July 11	Denied	
Various Applications (6)	RTC Order No. WDR-1983-00060 dated Mar. 14, 1983, which authorized CN to abandon its Winnipegosis Subdivision between m. 0.00 and m. 20.79 in two stages effective April 13, 1983, and Dec. 31, 1985, respectively.	Aug. 8	Denied	
Various Applications (5)	RTC Order No. WDR-1983-00062 dated Mar. 17, 1983, which authorized CN to abandon the Inwood Subdivision from m. 0.50 to m. 72.00 effective Aug. 31, 1985.	Aug. 22	Denied	

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Canadian National	RTC Order No. R-35128 dated April 29, 1983, which apportioned the costs of construction of a siding extension located at Tupper, N.S.; 40 per cent to CN and 60 per cent to VIA.	Sept. 12	Denied	
VIA Rail Inc.	RTC decision dated Mar. 31, 1982, with respect to an allowance for working capital in the determination of the cost of capital rate.	Sept. 12	Reviewable (RTC)	Decision pending
Canadian National	RTC Decision dated June 21, 1983, which ordered the publication of confidential cost information regarding CN's application to abandon the Oxford Subdivision.	Nov. 28	Reviewable (RTC)	Decision pending
Canadian National	RTC Order No. R-35380 dated July 7, 1983, which disallowed CN's running rights costs as part of the order regarding payment of subsidy on Centreville Subdivision in the Province of New Brunswick.	Nov. 28	Denied	
Madawaska Wood Products Ltd.	RTC Order No. R-35450 dated Aug. 2, 1983, which authorized CN to abandon the Renfrew Subdivision from m. 43.79 to m. 134.05 effective 90 days from the date of the order.	Nov. 28	Denied	
Department of Transport of the Province of Saskatchewan	RTC Order No. WDR-1983-00145 dated July 26, 1983, which authorized CN to abandon the Preeceville Subdivision from m. 7.73 to m. 113.58 effective Aug. 1, 1987.	Nov. 28	Reviewable (RTC)	Decision pending

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
MOTOR VEHICLE TRANSPORT COMMITTEE				
Bedford Transport Limited	MVTC Decision No. MV-ARFAA-220 (MV-83-4) dated April 7, 1983, which ruled that certain movements of goods were not eligible for subsidies.	July 11	Denied	
WATER TRANSPORT COMMITTEE				
Jensen Shipping Ltd.	WTC letter dated July 6, 1983, advising the Department of Revenue that no suitable ship or vessel registered pursuant to Part I of the Canada Shipping Act was available for certain movements between Windsor and Thunder Bay.	July 14	Denied	
Compagnie Maritime Belge	WTC Decision No. 11-83 dated Aug. 29, 1983, which ordered them to publish a notice pursuant to Section 27 of the NTA of a transaction involving CMB and Dartcan Inc.	Nov. 28	Denied	

Appendix XXVII
Review Committee

142 CASES FROM 1982

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Ontario Ministry of Transportation & Communications	RTC Decision dated Oct. 23, 1980, in which the committee was of the view that it didn't have jurisdiction to intervene in the matter of private siding rentals charged by the railways to various industries.	Mar. 30, 1981	Decision stayed pending further action of RTC	Modified original decision
South Coast Airways Ltd.	ATC Decision No. 6543 dated Sept. 8, 1981, which denied them Class 3 Group A-RW authority serving the points Vancouver and Victoria, B.C.	Jan. 11, 1982	Reviewable (ATC)	Decision pending
City of Calgary	RTC Order No. R-32761 dated Oct. 5, 1981, which authorized them to construct an overhead bridge located at m. 168.75, Brooks Subdivision of CP Ltd. and assessed an amount of $62,500 to the railway towards the construction.	Feb. 23, 1982	Reviewable (RTC)	Decision pending.
Gendall Air Ltd.	ATC Decision No. 6615 dated Dec. 1, 1981, which denied them Class 3 Group B authority serving the points Edmonton, Alta., and Buffalo Narrows, Sask.	Mar. 9, 1982	Reviewable (ATC)	Decision pending
Northway Aviation Ltd.	ATC Order No. 1982-A-149 dated Mar. 22, 1982, which cancelled their Licence No. ATC 1960/70 (NS) in respect of the point Winnipeg. Man.	June 1, 1982	Reviewable (ATC)	Re-affirmed original decision
North Cariboo Inc.	ATC Decision No. 6602 dated Nov. 18, 1981, which granted Armbuster Industries Ltd. Class 4 Groups A, B and C authorities from a base at Fort St. John, B.C.	June 7, 1982	Reviewable (ATC)	Decision pending
Canadian Pacific	RTC Directions issued Feb. 1, 1982, in respect of CP's Locomotive Overhaul and Rebuild Program.	June 15, 1982	Reviewable (RTC)	Re-affirmed original decision
Various applications (3)	ATC Decision No. WD-6699 dated Mar. 16, 1982, which granted Airspan Enterprises Ltd. Class 4 and 9-4 Group A-RW authority from a base at Sechelt, B.C.	June 29, 1982	Reviewable (ATC)	Re-affirmed original decision
Canadian Pacific	RTC Order No. R-33701 dated April 7, 1982, in respect of a grade separation located at m. 88.08 of Cascade Subdivison.	July 13, 1982	Reviewable (RTC)	Modified original decision

Applicant	Application	Date of Review	Decision	Review Action
Canadian Pacific	RTC telex decision dated Oct. 29, 1981, and Order No. R-32986 dated Nov. 20, 1981, in respect of a crossing located at m. 12.06, Galt Subdivision.	July 23, 1982	Reviewable (ATC)	Decision pending
Mall Airways	ATC Decision No. 6759 dated May 11, 1982, which denied them a Class 9-3 authority to serve the points Toronto and Syracuse (New York) using Groups B and C aircraft.	July 27, 1982	Reviewable (ATC)	Modified original decision
Won-Del Aviation	ATC Order No. 1982-A-216 dated April 21, 1982, which cancelled their Licence Nos. ATC 1380/62(C) and 308/62(CP).	Dec. 21, 1982	Reviewable (ATC)	Decision pending
Canadian National Canadian Pacific	MVTC Decision No. MV-ARFA-191 (MV-82-4) dated June 9, 1982, and Order No. MV-1967-82 dated June 17, 1982, regarding the non-eligibility of subsidy payment on certain movements of peat moss to the U.S.	Oct. 27, 1982	Reviewable	Modified original decision

Appendix XXVIII
Review Committee

JUDGEMENTS OF THE MINISTER OF TRANSPORT, 1983

Appellant	In the Matter of	Date of Judgement	Judgement
PROPAIR Inc./Société d'aménagement de l'Outaouais/ Ministère des Transports du Québec	ATC Decision No. 6707 dated Mar. 23, 1982, which granted Bradley Air Services a Class 2 Group E authority serving the points Ottawa, Val-d'Or and Rouyn-Noranda.	Dec. 13, 1982	Sent back to CTC for review Decision pending
Burrard Air Ltd.	Review Committee Decision dated Aug. 11, 1982, which denied their application for review of ATC Decision No. 6719 regarding Class 4 Group A-RW authority from Vancouver.	Feb. 25, 1983	Denied
Ontario Worldair Ltd. (Price Waterhouse Ltd.)	ATC Order No. 1982-A-536 dated Aug. 16, 1982, which disallowed the proposed transfer of certain licences from Ontario Worldair to Victor P. Pappalardo.	Mar. 16, 1983	Denied
Pacific Helicopters Ltd.	ATC Order No. 1982-A-262 dated May 17, 1982, Review Committee telex decision dated June 29, 1982, and the ATC telex decision dated June 15, 1982, regarding suspension of their Licence No. ATC 3085/80(H) for a period of 21 days.	Mar. 25, 1983	Denied
Aeronaves de Mexico	ATC Decision dated May 4, 1983, which denied them a waiver of the filing requirement to allow them to operate an ABC/ITC program Toronto/Montreal/Puerto Vallarta on behalf of Sunquest Vacations commencing May 7, 1983.	May 6, 1983	Modified original decision
Soundair Corporation	Review Committee Decision dated Dec. 14, 1982, which denied their application for review of ATC Decision No. 6792 regarding Class 4 Group E authority from Montréal.	May 25, 1983	Sent back to CTC for review Re-affirmed original decision
Skycharter Limited	ATC Decision No. 7161 dated Jan. 31, 1983, which cancelled their Licence Nos. ATC 1778/68(C) and ATC 393/68(F) in respect of Groups E and F authority.	June 20, 1983	Sent back to CTC for review Re-affirmed original decision
Ellair Limited	Review Committee Decision dated Feb. 11, 1983, which denied their application for review regarding ATC Decision No. 6885 in the matter of air services in North Central Manitoba. Dockets 5698, 5528 and 5516 WD.	July 26, 1983	Denied
Airwabusk	ATC Decision No. 7095 dated Dec. 20, 1982, which denied them a Class 3 Group B authority serving the points Timmins and Moosonee.	July 26, 1983	Denied

Appellant	In the Matter of	Date of Judgement	Judgement
Liard Air Ltd.	Review Committee telex decision dated Sept. 13, 1983, which rescinded their Group B authority effective Sept. 24, 1983, from a base at Fort Liard, NWT.	Carrier withdrew appeal as of Sept. 27, 1983.	
Soundair Corporation/ Clarkson Company Ltd.	ATC telex decision dated Nov. 3, 1983, which denied Soundair a licence for temporary authority at Winnipeg, Man.	Dec. 22, 1983	Denied

Appendix XXIX
Research Branch

PUBLIC RESEARCH REPORTS

1983

Report Number	Title
1983-01E	The For-Hire Trucking Industry in the Atlantic Provinces: Provincial Case Studies
1983-02E	Rate Structure of Canadian For-Hire Trucking: Effects of Economic Regulation
1983-03E	The Role of Churchill in the Transportation System for Northern Canada
1983-04E	Pricing in the Liner Shipping Industry: A Survey of Conceptual Models
1983-05E	The Low-Priced Air Fare Review: The First Five Years

OTHER RESEARCH PUBLICATIONS

Transport Review: Trends and Selected Issues, 1983.

Research Seminar Series, Spring 1982

An Inquiry into the Transportation Requirements of Yukon

Vancouver Rail Access Study: Phase 1 Report

Thunder Bay Rail Capacity Study Volume I : Railway Infrastructure

Thunder Bay Rail Capacity Study Volume II : Railway Operations

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1984

N° de cat. TT 1-1983

ISBN 0-662-52911-1

Commission canadienne des transports | Canadian Transport Commission

L'honorable Lloyd Axworthy,
Ministre des Transports,
Ottawa (Ontario)

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 28 de la Loi nationale sur les transports, j'ai l'honneur de vous présenter sous ce pli le dix-septième rapport annuel de la Commission canadienne des transports pour l'année terminée le 31 décembre 1983.

Agréez je vous prie, Monsieur le Ministre, l'assurance des mes sentiments distingués.

Le Président de la
Commission canadienne des transports,

Jean Marchand, C. P.

Membres de la Commission canadienne des transports 1983

Président : L'honorable Jean Marchand[1]

Vice-président : J.T. Gray

Vice-président (Recherche) : Yves Dubé

Commissaires :

M.D. Armstrong	J.A.D. Magee
R.A. Azzie[2]	J.M. McDonough
J.-L. Bourret	R.J. Orange
D.H. Chapman[3]	J.D. Thompson
Gérald Drainville	Anne-Marie Trahan
D.H. Jones	J.F. Walter
Paul Langlois	B.R. Wolfe

Secrétaire de la Commission : D.W. Foley

Comités	Présidents
Transports aériens	M.D. Armstrong
Transports	D.H. Jones
Politique en matière de transport international	J.M. McDonough
Transports par véhicule à moteur	Gérald Drainville
Transports par chemin de fer	J.A.D. Magee
Révision	J.T. Gray
Transports par eau	Paul Langlois

[1]Nomination le 16 décembre 1983
[2]Fin de mandat le 24 décembre 1983
[3]Nomination le 3 mars 1983

Adresse postale

Ottawa K1A 0N9
Tél.: 819-997-6567
Télex: 053-4254

Emplacement

Les Terrasses de la Chaudière
15, rue Eddy
Hull (Québec)

Table des matières

Commission canadienne des transports. 1

Division de l'Ouest. 13

Comité des transports par chemin de fer. 21

Comité des transports aériens. 33

Comité des transports par eau. 45

Comité des transports par véhicule à moteur. 53

Comité de la politique en matière de transport international. 57

Comité des transports par pipeline de denrées. 61

Comité de révision. 67

Direction de la recherche 71

Direction de l'exploitation et des tarifs. 77

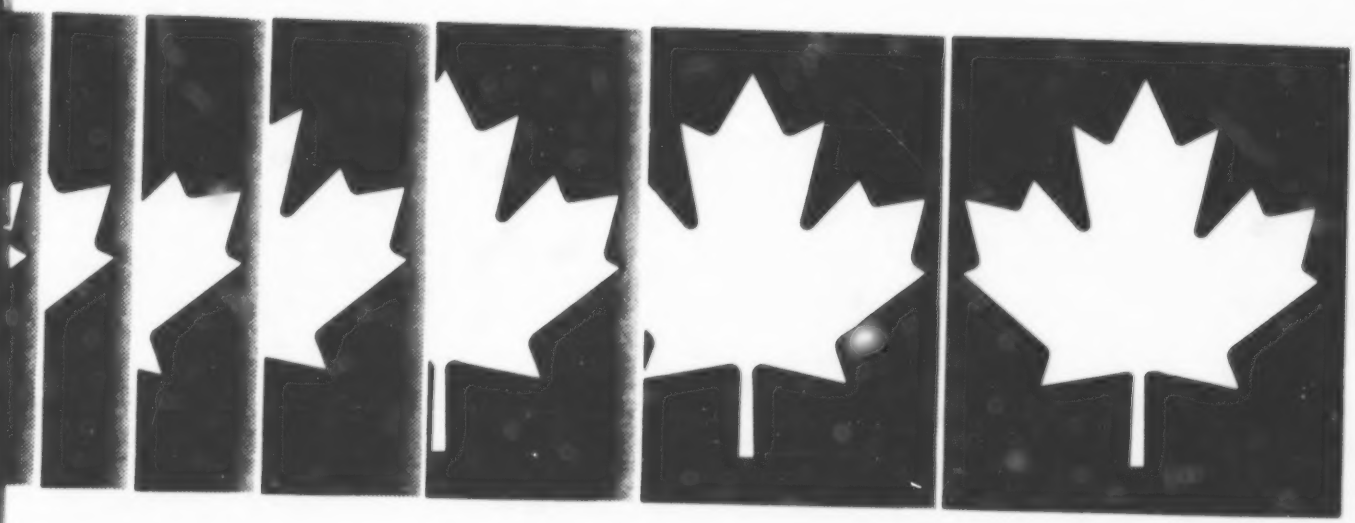
Causes devant la Cour fédérale et la Cour suprême du Canada. 83

Annexes. 95

Commission canadienne des transports

". . . un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada . . ."

Article 3 de la Loi nationale sur les transports



Introduction

Créée le 19 septembre 1967, en vertu de la Loi nationale sur les transports, la Commission canadienne des transports (C.C.T.) réglemente le transport au Canada qui est de compétence fédérale.

L'administration centrale se trouve dans la région de la Capitale nationale et la Division de l'Ouest a été établie à Saskatoon (Sask.) en 1979.

La C.C.T. exécute toutes les fonctions que lui confèrent la Loi nationale sur les transports, la Loi sur les chemins de fer, la Loi sur l'aéronautique, la Loi sur les transports, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois. Elle est une cour administrative et ses décisions, normalement prises par ses comités modaux, ont force exécutoire, mais peuvent toutefois être examinées par son propre Comité de révision, ou portées en appel devant la Cour fédérale du Canada s'il s'agit de droit ou de compétence, ou devant le ministre des Transports s'il s'agit d'une décision finale de la Commission concernant une demande a) de permis en vertu de la Loi sur l'aéronautique, pour exploiter un service aérien commercial, b) de permis en vertu de la Loi nationale sur les transports pour exploiter une entreprise de transport par véhicule à moteur, c) de permis en vertu de la Loi sur les transports, s'il s'agit de transport par eau, ou d) d'un certificat de commodité et de nécessité publiques en vertu de la Loi nationale sur les transports à l'égard d'un pipeline de denrées et, dans tous les cas, devant le gouverneur en conseil.

La Commission est formée d'au plus 17 commissaires dont un président et deux vice-présidents. Le premier vice-président supervise le travail des comités de la Commission et s'occupe des questions de droit, et le second des programmes de recherche.

Les pouvoirs et devoirs de la Commission sont répartis entre sept comités et deux directions. Cinq de ces comités réglementent le transport par chemin de fer, par air, par eau, par véhicule à moteur et par pipeline de denrées. Les deux autres comités se chargent respectivement, l'un des révisions et des appels et l'autre des questions de politique en matière de transport international. Enfin, l'une des deux directions se spécialise en recherche et l'autre s'occupe de recherche ainsi que de questions d'exploitation et de tarifs.

Au cours de 1983, les comités de la C.C.T. ont rendu 1 031 décisions et délivré 2 309 ordonnances; ils ont tenu 46 audiences en 160 jours de séances.

Loi sur le transport du grain de l'Ouest

Après l'adoption et la proclamation de la Loi en novembre 1983, la C.C.T. s'est vu confier des responsabilités supplémentaires à l'égard du transport par chemin de fer du grain expédié à partir de l'Ouest canadien. Les nouvelles fonctions de la C.C.T. font qu'elle est maintenant entièrement responsable du calcul des frais de transport du grain, de l'établissement des prévisions des frais, de la fixation des taux et du versement aux sociétés ferroviaires des sommes promises par le gouvernement, lesquelles se chiffrent actuellement à 650 millions de dollars par année; la Commission doit également surveiller les investissements des sociétés ferroviaires et leurs programmes de construction, voir à l'application de la Loi sur les chemins de fer en ce qu'elle touche les taux et les taxes mentionnés dans les tarifs, et s'acquitter d'un certain nombre de responsabilités connexes.

Le Comité des transports par chemin de fer (C.T.C.F.) a délivré, le 23 novembre 1983, une ordonnance prescrivant une échelle initiale de taux annuels pour le reste de la campagne agricole 1983-1984. Cette échelle de taux entrera en vigueur le 1er janvier 1984 et le restera jusqu'au 31 juillet suivant.

Sécurité

En 1983, la sécurité ferroviaire est demeurée l'une des principales priorités, en particulier à l'égard du transport des marchandises dangereuses.

En mai, le C.T.C.F. a publié un rapport préliminaire sur l'évaluation des risques que comporte le transport de marchandises dangereuses spéciales par chemin de fer dans la région de Toronto. Ce rapport recommandait le réacheminement des trains transportant des marchandises dangereuses qui traversent présentement le centre-ville de Mississauga et de Toronto vers une route passant immédiatement au nord de la région de Toronto. Il a également proposé d'examiner la possibilité de déplacer des voies afin que les marchandises dangereuses puissent être acheminées sans avoir à traverser les centres à forte densité de population. Le C.T.C.F. a diffusé ce rapport aux parties intéressées afin d'obtenir leurs commentaires; après avoir reçu plus de 30 réponses, le comité définit maintenant les mesures de suivi qui s'imposent.

En juillet, le C.T.C.F. a délivré une série d'ordonnances de justification relatives au réacheminement des marchandises dangereuses présentement expédiées par wagons complets et à la limitation de la vitesse des trains dans la région de Vancouver. Ces ordonnances découlaient des recommandations faites dans le rapport intitulé *"Railroad Transport of Dangerous Goods—Greater Vancouver Region"* rédigé par le directeur de la région du Pacifique. Ces ordonnances de justification ont été suivies, en décembre, d'ordonnances fixant au 1er janvier 1986 la date limite pour l'élimination progressive de tout transport par CP Rail de marchandises dangereuses dans le secteur portuaire de Vancouver et interdisant tout changement dans l'exploitation de la rampe d'accès au traversier appartenant à *Burlington Northern Railway*, à moins que cette compagnie n'en avise préablement le C.T.C.F. En outre, le comité a convoqué une audience publique sur le transport de gaz propane effectué au terminal Westridge de Burnaby (C.-B.).

En novembre, le C.T.C.F. a tenu une séance d'information d'une journée sur les mesures d'urgence qui sont prises en cas de déraillement d'un train transportant des marchandises dangereuses; cette séance avait comme principal invité le capitaine Poe de la police d'état de la Louisiane, qui a dirigé les services d'urgence au cours de l'important déraillement survenu le 25 septembre 1982 à Livingston (Louisiane). Parmi les sujets abordés lors de cette séance, mentionnons les diverses mesures d'urgence qui sont accessibles en cas de déraillement, le rôle du C.T.C.F. et les interrelations entre les autorités locales, provinciales et fédérales. L'auditoire comprenait des représentants de l'Association canadienne des chefs de police, de l'Association canadienne des chefs de pompiers, de la Gendarmerie royale du Canada, des services de police provinciaux et du ministère de la Défense nationale.

Le C.T.C.F. a continué d'analyser les accidents ferroviaires au Canada et a constaté, en 1983, une importante réduction de 19 pour cent du nombre d'accidents ferroviaires survenus aux passages à niveau par rapport à l'année précédente. Le nombre des déraillements de trains directs a également fait une chute spectaculaire de 27 pour cent au cours de l'année. On estime que ces chiffres reflètent la sécurité accrue qu'ont entraînée les importants capitaux investis par les sociétés ferroviaires et, en ce qui concerne les accidents aux passages à niveau, les résultats de la campagne "Gareautrain", programme d'information pancanadien visant à sensibiliser le public aux dangers des passages à niveau. Cette campagne d'information est parrainée par l'Association des chemins de fer du Canada et par Transports Canada, en collaboration avec le Conseil canadien de la sécurité et la Commission canadienne des transports.

Trafic transfrontalier acheminé par chemin de fer et par route

En octobre 1983, des responsables de la C.C.T. et de l'*Interstate Commerce Commission* des États-Unis d'Amérique se sont réunis pour discuter de questions d'intérêt commun et pour analyser les tendances actuelles et futures du transport entre le Canada et les États-Unis. Les deux organismes ont fait connaître leur intention de tenir de telles rencontres annuellement.

Transport intermodal/multimodal

Parmi les récentes tendances du développement de la politique en matière de transport, l'une des plus importantes est l'utilisation accrue de services de transport intermodal et multimodal. Les questions que l'on examine présentement incluent les gros investissements, les fusions, l'introduction de nouvelles techniques et l'incidence des services multimodaux sur les intérêts contractuels des transporteurs, des expéditeurs et des transitaires.

Le Comité des transports par eau de la Commission canadienne des transports a annoncé en septembre qu'il examinerait, en vertu de l'article 22 de la Loi nationale sur les transports, certaines questions de transport multimodal soulevées au cours de son enquête sur l'acquisition par le CN d'actions du groupe CAST. Par ailleurs, la Commission a constitué un groupe de travail interne chargé d'examiner les moyens et les méthodes de traiter efficacement les problèmes que posent la mise sur pied et l'expansion des services de transport multimodal et de protéger l'intérêt public.

Tarifs aériens

Le Comité des transports aériens (C.T.A.) a diffusé un avis public annonçant la tenue, au début de 1984, d'une série d'audiences publiques sur la politique canadienne en matière de tarification aérienne. Une conférence préalable à l'audience a eu lieu en novembre 1983 pour discuter de la portée, du calendrier et des lieux de ces audiences.

Les audiences ont pour but de déterminer les modifications que le C.T.A. pourrait apporter à ses modalités de fonctionnement, les changements susceptibles d'être apportés par la C.C.T. au Règlement sur les transporteurs aériens et les recommandations que la C.C.T. devrait éventuellement faire au Ministre pour modifier la politique sur le transport aérien intérieur et transfrontalier en ce qui touche la concurrence, la demande, la fixation des prix, les politiques de promotion et les conditions de voyage.

Une audience publique qui devait avoir lieu le 5 décembre 1983 pour examiner la réglementation des vols d'affrètement avec réservation anticipée (VARA) et des vols d'affrètement pour voyage tout compris (AVTC), a été remise. Ces questions seront abordées dans le cadre des audiences sur les tarifs aériens qui se tiendront en 1984.

En novembre, le C.T.A. s'est penché sur les conditions régissant l'exploitation de services aériens de messageries par des transporteurs aériens. Il s'est intéressé en particulier aux exemptions du Règlement sur les transporteurs aériens accordées aux affréteurs intérieurs et transfrontaliers qui fournissent des services aux compagnies de messageries. En outre, le comité a examiné la liste restrictive des effets qui peuvent être transportés par vols affrétés dans le cadre d'un service de messageries et la réglementation des tarifs exigés par les transporteurs réguliers pour le transport de petits colis.

Les handicapés

En réponse à une directive du Comité de révision, le Comité des transports aériens étudie actuellement une décision de 1982 portant sur les conditions de transport des voyageurs qui doivent être accompagnés et sur le transport des personnes obèses qui ont besoin de plus d'un siège.

Un panel de trois commissaires du C.T.A. étudie actuellement les présentations reçues de personnes et d'organisations intéressées, y compris tous les transporteurs nationaux, régionaux et de niveau III.

En 1981, le Comité parlementaire spécial concernant les invalides et les handicapés avait recommandé que la personne qui doit s'occuper d'un voyageur invalide voyage gratuitement et avait proposé que les invalides ou les personnes obèses ayant besoin de plus d'un siège n'aient pas à payer de surplus.

En plus de s'intéresser aux tarifs et aux conditions de voyage touchant les personnes handicapées et les personnes obèses, un groupe consultati spécial sur le transport des handicapés, créé par la C.C.T., se propose d'élaborer des modalités et des critères servant à identifier, pour l'application de toute condition spéciale de voyage, les passagers considérés comme nécessitant ou non la présence d'une personne les accompagnant.

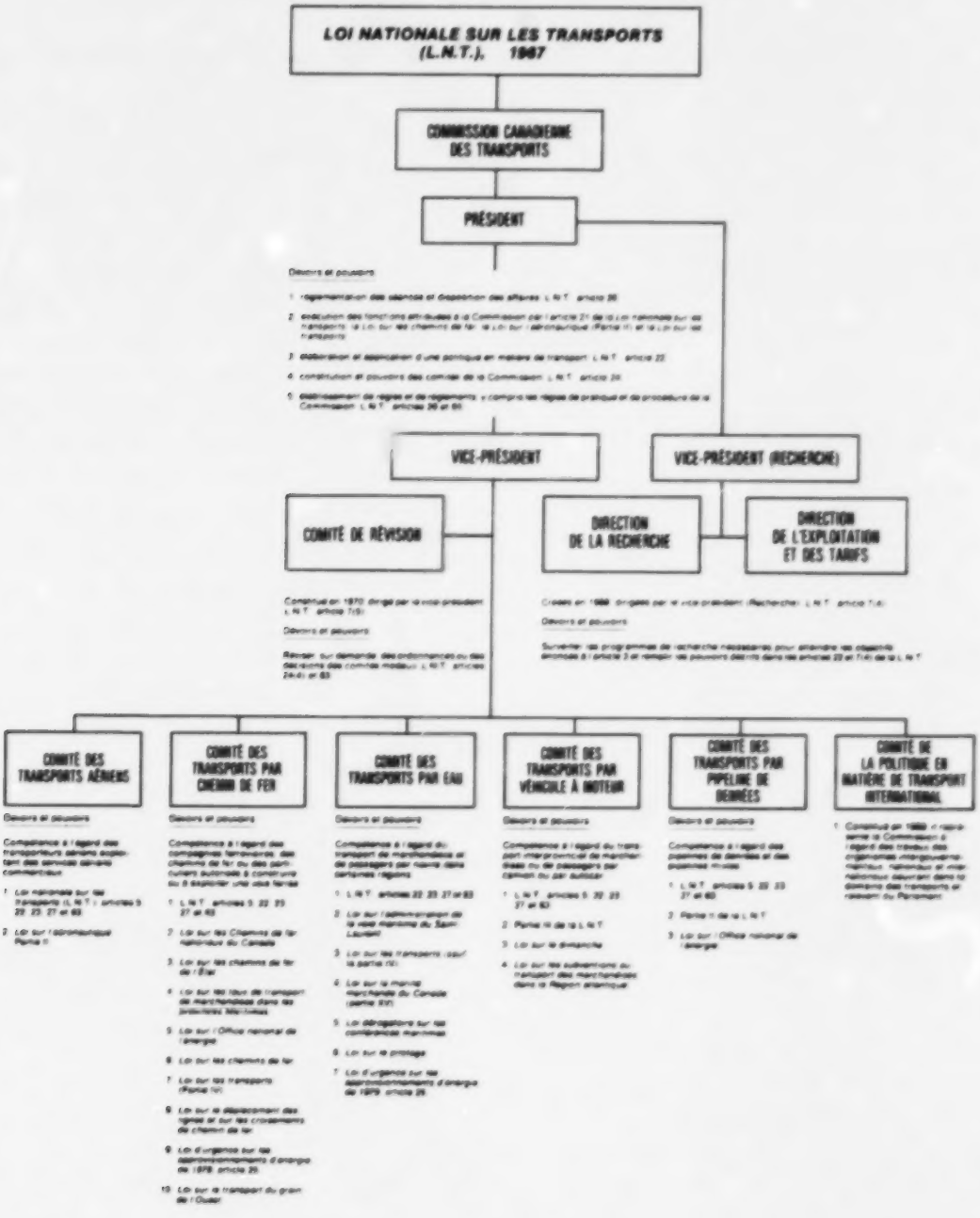
Révision des règles générales de la C.C.T.

Les règles générales de la C.C.T., relatives à l'organisation des méthodes et modalités à suivre dans le traitement des requêtes reçues par la Commission, ont été révisées et la nouvelle version est entrée en vigueur le 1er septembre 1983. Cette version révisée avait été largement diffusée dans le public avant la rencontre publique de juillet 1981.

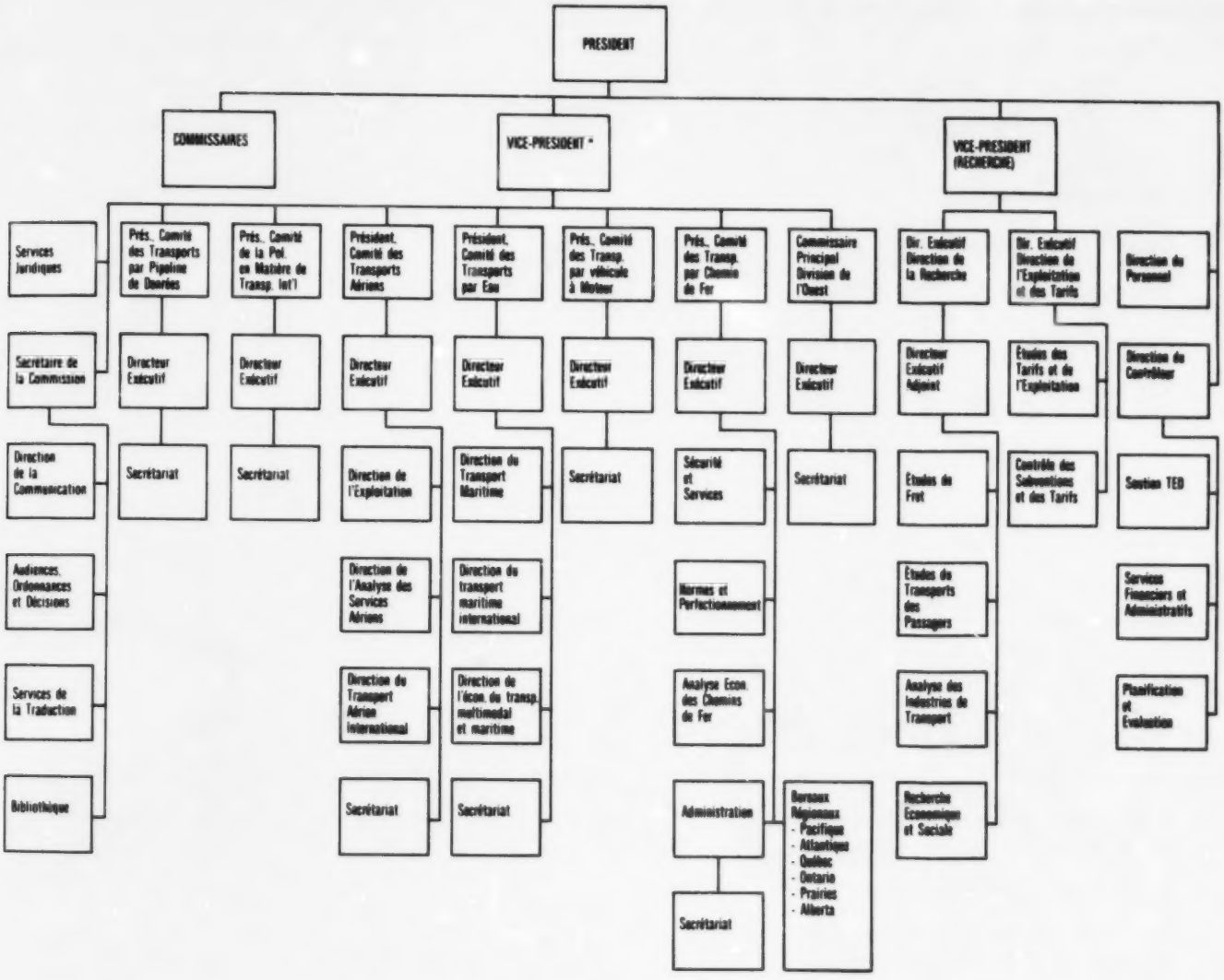
L'une des principales modifications apportées aux règles générales a été l'addition d'un chapitre portant sur les questions d'intérêt public des articles 23 de la Loi nationale sur les transports et 281 de la Loi sur les chemins de fer. La Commission a également épuré son processus de traitement des requêtes déposées en vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports et s'est imposé des délais visant à réduire la période qui s'écoule entre la date de dépôt d'une requête et celle de la décision.

Enfin, la version révisée des règles générales inclut de nouvelles dispositions relatives au processus interrogatoire, aux demandes de traitement confidentiel et au dépôt de requêtes auprès du Comité de révision.

Distribution des devoirs et pouvoirs statutaires de la Commission canadienne des transports



Commission canadienne des transports



*Chargé de la surveillance des travaux des comités de la Commission (article 7 (5) de la L.M.T.)

Bureaux régionaux de la C.C.T.

Commission canadienne
des transports
C.P. 11148
1055, rue West Georgia, Suite 1740
VANCOUVER (C.-B.)
V6E 3P3
Tél.: 604-666-1011

Commission canadienne
des transports
220, 4ième avenue S.E., Suite 372
B.P. 2917
Station "M"
CALGARY (Alberta)
T2P 3C3
Tél. 403-231-4811

Commission canadienne
des transports
303, rue Main, Suite 301
WINNIPEG (Manitoba)
R3C 3G7
Tél.: 204-949-4214

Commission canadienne
des transports
65 est, rue Adelaide, 5ième étage
TORONTO (Ontario)
M5C 1K6
Tél. : 416-369-4821

Commission canadienne
des transports
685, rue Cathcart, Suite 702
MONTREAL (Québec)
H3B 1M7
Tél.: 514-283-5722

Commission canadienne
des transports
Terminal Plaza Building
1222, rue Main
MONCTON (Nouveau-Brunswick)
E1C 1H6
Tél.: 506-388-7040

Division de l'Ouest de la C.C.T.

Commissaire principal J.M. McDonough
Commissaire B.R. Wolfe

Commission canadienne des transports
Division de l'Ouest
350, 3ième avenue nord, 3ième étage
SASKATOON (Saskatchewan)
S7K 5G7

Tél. : 306-665-5201
Telex : 074-2693

Commission canadienne des transports
Division de l'Ouest
33, rue South Court, Pièce 323
C.P. 2174, Station "P"
THUNDER BAY (Ontario)
P7B 5E8

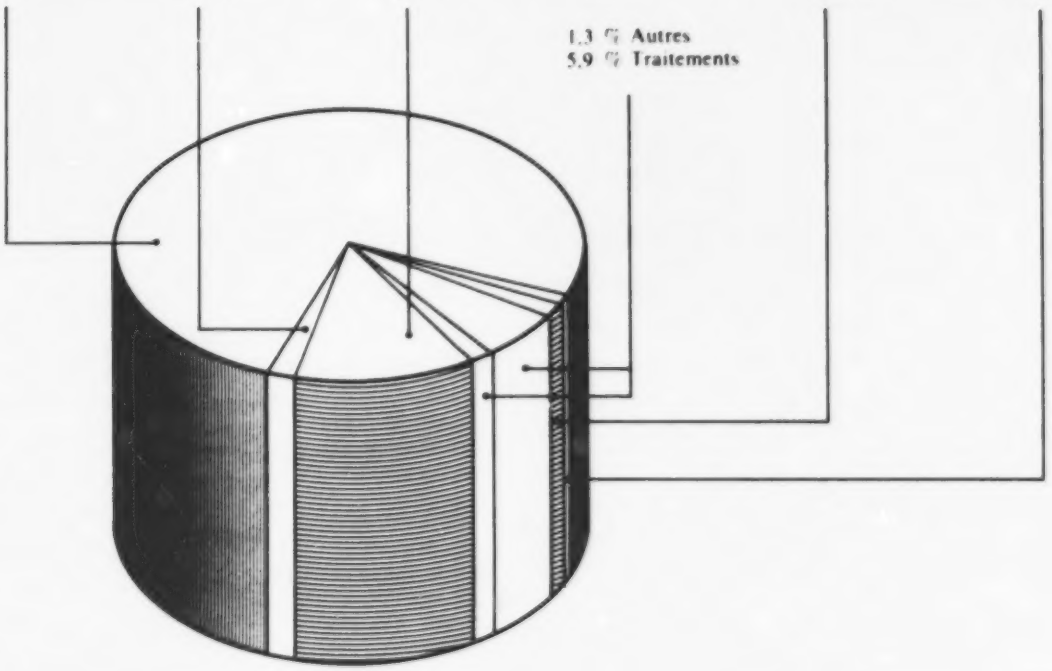
Tél.: 807-345-0222
Télex: 073-4163

Commission canadienne des transports
Division de l'Ouest
1055, rue West Georgia, Suite 1836
C.P. 11148
VANCOUVER (C.-B.)
V6E 3P3

Tél.: 604-666-2633
Télex: 04-508523

Estimation des dépenses budgétaires pour 1983*

Paiements statutaires versés en vertu de la Loi sur les chemins de fer	Paiements versés en vertu de la Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes	Paiements statutaires versés en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	Administration	Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer	Subventions à l'exploitation accordées aux transporteurs aériens régionaux
415 487 000$ (469 955 000$)	10 754 000$ (10 553 000$)	50 120 000$ (58 133 000$)	38 009 000$ (35 098 000$)	14 862 000$ (8 551 000$)	1 500 000$ (1 605 000$)
78,3 %	**2,0 %**	**9,4 %**	**7,2 %**	**2,8 %**	**0,3 %**



* Note: Les chiffres entre parenthèses sont pour l'année 1982. Les paiements statutaires sont expliqués en détail dans les diverses sections du rapport.

Comparaisons — Subventions

Tableau comparatif des dépenses d'exploitation par activité

	1983 ($ × 1 000)	1982 ($ × 1 000)	Augmentation (Baisse)
Paiements statutaires versés en vertu de la Loi sur les chemins de fer	415 487	469 955	(54 468)
Paiements statutaires versés en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique	50 120	58 133	(8 013)
Subventions à l'exploitation accordées aux transporteurs aériens régionaux	1 500	1 605	(105)
Paiements versés en vertu de la Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes	10 754	10 553	201
Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer	14 862	8 551	6 311
	492 723	**548 797**	**(56 074)**

Comparaisons — Utilisation des ressources

Tableau comparatif des dépenses d'exploitation par activité

Activités	1983 ($ × 1 000)	1982 ($ × 1 000)	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	6 360	5 888	472
Transports ferroviaires	15 042	13 440	1 602
Transports routiers	2 044	2 060	(16)
Autres transports	1 707	1 659	48
Recherche et analyses	5 467	4 956	511
Administration	7 389	7 095	294
	38 009	**35 098**	**2 911**

Tableau comparatif des dépenses d'exploitation par composante

Composantes	1983 ($ × 1 000)	1982 ($ × 1 000)	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	5 442	4 905	537
Comité de la politique en matière de transport international	149	119	30
Comité des transports par véhicule à moteur	147	178	(31)
Comité des transports par chemin de fer	12 618	10 860	1 758
Comité des transports par eau	1 357	1 263	94
Division de l'Ouest	1 363	1 425	(62)
Direction de la recherche	3 560	3 218	342
Direction de l'exploitation et des tarifs	3 339	3 138	201
Administration et soutien	10 034	9 992	42
	38 009	**35 098**	**2 911**

Tableau comparatif des années-personnes utilisées par activité

Activités	1983	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	143.8	0.8
Transports ferroviaires	294.2	17.3
Transports routiers	61.0	(1.3)
Autres transports	36.3	0.7
Recherche et analyses	103.8	12.4
Administration		21.1
		51,0

Tableau comparatif des années-personnes utilisées par composante

Composantes	1983	1982	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	128.6	126.7	1,9
Comité de la politique en matière de transport international	1.2	2,0	(0,8)
Comité des transports par véhicule à moteur	3,0	3,0	–
Comité des transports par chemin de fer	249.9	230.5	19.4
Comité des transports par eau	30.7	28,8	1,9
Division de l'Ouest	25.2	26,3	(1,1)
Direction de la recherche	68,4	58,6	9,8
Direction de l'exploitation et des tarifs	91.2	89,5	1,7
Administration et soutien	236.2	218,0	18,2
	834,4	**783,4**	**51,0**

Tableau comparatif des salaires par activité

Activités	1983 ($ × 1 000)	1982 ($ × 1 000)	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	5 450	5 074	376
Transports ferroviaires	12 338	10 919	1 419
Transports routiers	1 924	1 870	54
Autres transports	1 471	1 368	103
Recherche et analyses	4 243	3 833	410
Administration	6 034	5 231	803
	31 460	**28 295**	**3 165**

Tableau comparatif des salaires par composante

Composantes	1983 ($ × 1 000)	1982 ($ × 1 000)	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	4 733	4 361	372
Comité de la politique en matière de transport international	97	90	7
Comité des transports par véhicule à moteur	124	117	7
Comité des transports par chemin de fer	10 505	9 132	1 373
Comité des transports par eau	1 225	1 072	153
Division de l'Ouest	960	897	63
Direction de la recherche	2 789	2 583	206
Direction de l'exploitation et des tarifs	2 954	2 747	207
Administration et soutien	8 073	7 296	777
	31 460	**28 295**	**3 165**

Tableau comparatif des coûts d'exploitation autres que les salaires par activi

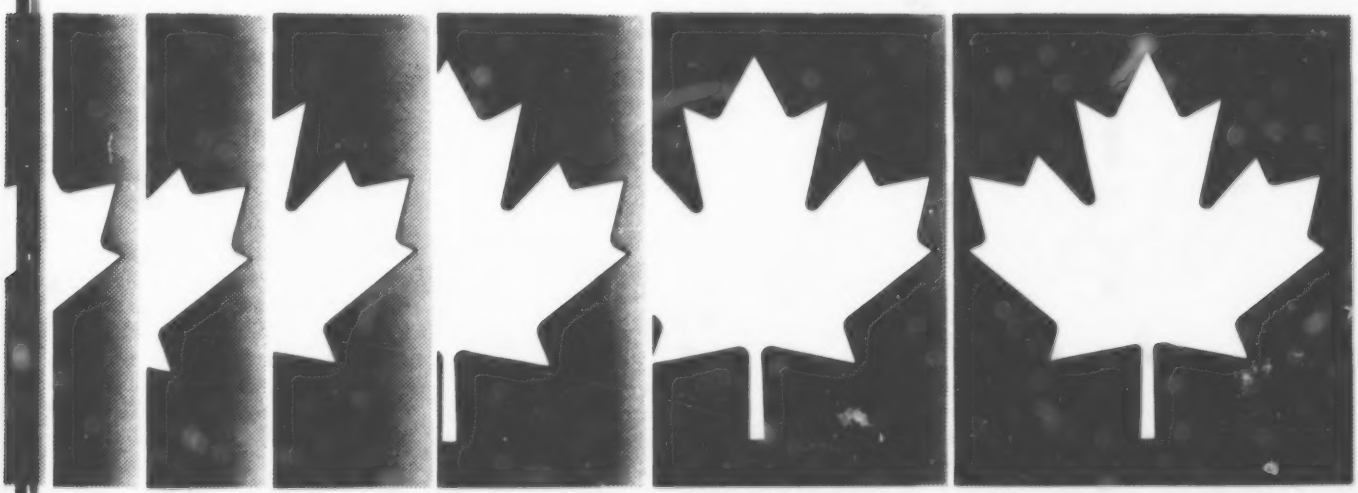
Activités	1983 ($ × 1 000)	1982 ($ × 1 000)	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	910	814	96
Transports ferroviaires	2 704	2 521	183
Transports routiers	120	190	(70)
Autres transports	236	291	(55)
Recherche et analyses	1 224	1 123	101
Administration	1 355	1 864	(509)
	6 549	**6 803**	**(254)**

Tableau comparatif des coûts d'exploitation autres que les salaires par composante

Composantes	1983 ($ × 1 000)	1982 ($ × 1 000)	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	709	544	165
Comité de la politique en matière de transport international	52	29	23
Comité des transports par véhicule à moteur	23	61	(38)
Comité des transports par chemin de fer	2 113	1 728	385
Comité des transports par eau	132	191	(59)
Division de l'Ouest	403	528	(125)
Direction de la recherche	771	634	137
Direction de l'exploitation et des tarifs	385	391	(6)
Administration et soutien	1 961	2 697	(736)
	6 549	**6 803**	**(254)**

Division de l'Ouest

Commissaire principal J.M. McDonough
Commissaire B.R. Wolfe



Division de l'Ouest

La Division de l'Ouest de la Commission canadienne des transports a été créée en mai 1979 par suite d'une décision du Cabinet selon laquelle la Commission devrait être représentée dans l'Ouest. La division, dont le bureau central est situé à Saskatoon, a permis de rapprocher la Commission des habitants de l'ouest du Canada. Elle facilite les communications avec les transporteurs aériens et ferroviaires, les expéditeurs, l'industrie des grains, les villes, les collectivités, ainsi que les divers usagers des systèmes de transport de l'ouest du Canada, ce qui permet à la Commission d'accélérer le processus de traitement des demandes et de règlement des plaintes.

La division, de par son interprétation du rôle et des fonctions de la Commission, continue à sensibiliser le public aux activités de la Commission et à encourager sa participation. Deux commissaires, qui siègent à tous les comités modaux, et un personnel de soutien travaillent au bureau de la Commission à Saskatoon.

Transport par chemin de fer

En 1983, la Division de l'Ouest a tenu trois audiences publiques sur des requêtes en abandon d'embranchements. Onze décisions ont été rendues à ce sujet au cours de l'année. Cinq audiences sont maintenant prévues pour 1984 (voir les annexes I et Ii respectivement).

Requêtes en abandon d'embranchements 1980-1983

	CN	CP Rail
Subdivisions	28	19
Requêtes totales	876 milles	527 milles
Embranchements dont on a ordonné l'abandon	714 milles	466 milles
Embranchements dont on a ordonné le maintien	113 milles	52 milles
Requêtes en instance	49 milles	9 milles

En 1983, le programme des embranchements a terminé les audiences publiques pour toutes les requêtes en abandon qui restaient en suspens. La division a également émis 247 ordonnances traitant des dispositifs automatiques de protection, des passages à niveaux, de l'abandon de voies et de la construction de nouvelles voies.

La Division de l'Ouest a également publié les deux rapports suivants :

- Rapport de mise en oeuvre du service provisoire de trains de voyageurs Calgary-Edmonton.
- Rapport et recommandations de l'enquête menée en vertu de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer à propos de l'accident du train de voyageurs n° 194 de VIA Rail, survenu sur la voie de remisage au point milliaire 34,9 de CP Rail, dans la subdivision de Red Deer (Alb.), le 23 mars 1983.

Au cours de l'année, l'avocat de la division, agissant à titre d'agent enquêteur, a tenu une audience afin d'étudier la question de la répartition des coûts relatifs à l'amélioration d'un passage à niveau privé. Ce rapport a été déposé auprès du Comité des transports par chemin de fer mais aucune décision finale n'a encore été rendue.

La question du service offert par CP Rail dans la subdivision de Kaslo (C.-B.) a également été soulevée. Un expéditeur local a porté plainte auprès de la Commission au sujet de la fréquence du service et du nombre de wagons fournis. Le personnel de la division, après une série de rencontres avec les parties concernées, a réussi à trouver une solution satisfaisante.

Programme de remise en état des embranchements

En mai 1981, Transports Canada et la Commission canadienne des transports ont conclu une entente officielle en vertu de laquelle la Division de l'Ouest de la Commission a désormais la responsabilité de toutes les vérifications financières et inspections techniques effectuées au titre du Programme de remise en état des embranchements des Prairies.

Le programme de remise en état des embranchements des Prairies, qui a été mis au point par le gouvernement canadien, a pour objet de remettre en état ou d'améliorer quelque 5 600 milles d'embranchements servant au transport du grain au sein du réseau ferroviaire permanent de l'Ouest cana-

dien; il s'est poursuivi en 1983. Une fois les embranchements remis en état, des wagons de marchandises pesant jusqu'à 220 000 livres pourront y circuler toute l'année à une vitesse de 30 milles à l'heure. Au 31 mars 1983, les dépenses à cet égard se chiffraient à environ 402 millions de dollars.

En 1983, un contrat a été adjugé à la société *Touche Ross and Co.* pour vérifier les dépenses engagées à la réalisation des travaux effectués entre le 1er avril 1981 et le 31 mars 1984, ainsi que pour effectuer des inspections techniques des travaux exécutés en 1983.

Des négociations sont actuellement en cours pour conclure une cinquième entente de remise en état des embranchements afin de prolonger le programme au delà du 31 mars 1984.

Projets de déplacement des voies ferrées

La Division de l'Ouest a continué de participer à l'exécution de projets de déplacement de voies ferrées à Regina et à Yorkton (Sask.). La requête en déplacement (Phase I) est en cours d'élaboration par la ville de Regina et devrait être présentée à la Commission au début de 1984. Le comité technique est présidé par le directeur des Programmes techniques, Division de l'Ouest, et se compose de représentants des compagnies de chemin de fer, de la ville de Regina, de la province de la Saskatchewan et d'autres employés de la Commission.

Projet de Rogers Pass de CP Rail

Le projet de Rogers Pass, dont l'objectif était de réduire la pente vers l'ouest et d'augmenter la capacité de la voie principale jusqu'au Pacifique, a été suspendu en 1983 jusqu'à ce que soit déposé le rapport d'un comité des évaluations environnementales chargé d'étudier les mesures à prendre pour protéger le Parc national Glacier. Le rapport a été déposé au mois d'août. CP Rail attendait également l'adoption de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, promulguée en novembre. La reprise des travaux est prévue en 1984.

Ce projet d'amélioration des voies à Rogers Pass (C.-B.), qui doit être exécuté sur une période de trois ans et demi à un coût d'environ 650 millions de dollars, prévoit la construction de 21 milles de voies ferrées principales, de deux tunnels, l'un de neuf milles et l'autre d'un mille de longueur, ainsi que de 11 ponts.

La Division de l'Ouest dirige un groupe de travail chargé de veiller au respect, par la compagnie ferroviaire, des conditions prévues dans la décision. Comme un grand nombre de ces conditions ont trait à des considérations d'ordre environnemental visant à réduire au minimum les risques d'altérer l'aspect physique du Parc Glacier, un groupe de surveillance de l'environnement composé de représentants de Parcs Canada, de CP Rail et de la Commission a été mis sur pied et chargé d'étudier et d'approuver tous les travaux avant qu'ils ne soient exécutés. Tous les membres du groupe de travail de la Commission font partie de ce groupe de surveillance.

Programme de coordination du transport des marchandises en vrac

Les bureaux régionaux de Thunder Bay et de Vancouver continuent de contribuer activement à l'établissement de nouveaux records dans le domaine du transport des grains destinés aux marchés d'exportation. Malgré les conflits de travail en Colombie-Britannique, des résultats exceptionnels ont été réalisés. Les tableaux qui suivent indiquent les volumes de grain qui ont été déchargés et transportés (du 1er août au 31 juillet) :

Nombre total de wagons déchargés — Grain

Année	Total	Thunder Bay	Churchill	Vancouver	Prince Rupert
1980-1981	390 910	233 686	7 165	129 023	21 036
1981-1982	434 419	257 875	8 441	148 110	19 993
1982-1983	455 974	287 438	10 121	138 389	20 026

Grain — Millions de tonnes expédiées

Année	Total	Thunder Bay	Churchill	Vancouver	Prince Rupert
1980-1981	24,83	15,01	0,29	8,3	1,23
1981-1982	29,20	17,14	0,45	10,34	1,25
1982-1983	31,12	19,04	0,57	10,13	1,37

Des changements dans le parc ferroviaire ont contribué à ces résultats. En 1983, 1 380 nouveaux wagons-trémies ont été fournis par le gouvernement fédéral et mis en service. Un wagon-trémie couvert, en acier, transporte près de 3 000 boisseaux de grains, comparativement à environ 2 000 boisseaux dans un wagon couvert classique, ce qui, en termes de tonnes transportées, se traduit par un meilleur rendement. Le tableau ci-dessous indique les changements survenus dans le parc ferroviaire au cours des 15 dernières années:

Parc ferroviaire pour le transport du grain

	Wagons couverts	Wagons trémies
1969	34 000	—
	(100 %)	—
1981	13 800	13 800
	(50 %)	(50 %)
1982	10 700	15 080
	(42 %)	(58 %)
1983	9 050	16 600
	(35 %)	(65 %)

Étude sur le port de Vancouver

Cette étude, lancée par la Division de l'Ouest, a été réalisée conjointement par la Commission canadienne des transports, Transports Canada et les quatre provinces de l'Ouest. Elle a pour objet de déterminer des façons d'accroître le volume de trafic ferroviaire à Vancouver, par l'amélioration globale des activités. La première étape de l'étude a consisté à recueillir et à analyser des données sur le trafic, à décrire les principales installations ferroviaires et portuaires et à déterminer les problèmes d'exploitation et de capacité. Au début de 1982, la société *Travacon Research Ltd.* a été chargée d'exécuter ces travaux.

Ce premier rapport d'étape a été analysé par les intéressés au début de 1983. Ces derniers ont recommandé de procéder à l'évaluation de certains changements opérationnels afin d'en déterminer la faisabilité économique et opérationnelle. À cause de la récession, les participants ont décidé de surveiller la situation au cours de l'année et de faire une évaluation à ce sujet au début de 1984; on décidera à ce moment-là de la marche à suivre. Il faudra ensuite prendre le temps d'élaborer et d'évaluer en profondeur des options qui permettront de présenter des recommandations précises.

Étude sur le port de Thunder Bay

Cette étude, réalisée selon le modèle de l'étude de Vancouver et conçue pour évaluer la capacité future de manutention du trafic ferroviaire du port de Thunder Bay, est une initiative conjointe fédérale-provinciale. La Commission canadienne des transports, Transports Canada et les provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba et de l'Ontario y participent tous. Les travaux portant sur la description des caractéristiques opérationnelles de l'étude ont été terminés au cours de l'année et une série de recommandations ont été formulées pour améliorer la capacité du port. Ces travaux ont entraîné la création d'un groupe de travail formé de la C.C.T., du CN, de CP Rail, de Transports Canada, de la province de l'Ontario, de la ville de Thunder Bay, de la Commission canadienne du blé, des responsables du Comité du transport du grain et de la *Lakehead Terminal Elevator Association*. Ce groupe est présidé par la Commission du port de Lakehead et est chargé d'évaluer les recommandations soumises et d'élaborer des plans de mise en oeuvre.

Enquêtes sur les accidents

Le directeur de la Section de l'exploitation ferroviaire de la Division de l'Ouest a participé à l'enquête publique menée à Winnipeg au cours des mois de mars, avril et mai au sujet d'un accident survenu le 13 décembre 1982 entre six locomotives folles et un wagon-citerne vide qui avait contenu du propane. L'enquête a porté notamment sur les pratiques utilisées dans les ateliers, les circonstances ayant entouré l'accident, la manutention des marchandises dangereuses à la gare de triage de Winnipeg et le danger associé aux wagons-citernes vides qui ont déjà servi au transport de marchandises dangereuses.

Le directeur de la Section de l'exploitation ferroviaire et un représentant du bureau régional de Calgary ont été chargés, conformément à l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer, d'enquêter sur les circonstances ayant entouré l'accident du 23 mars 1983 au cours duquel le train 194 de VIA Rail est entré en collision avec des wagons-citernes garés à Wessex (Alb.), dans la subdivision de Red Deer de CP Rail. Cet accident a causé la mort de cinq personnes. Le rapport qui a été rédigé a été étudié en profondeur par la Commission pendant l'enquête publique qui a suivi. Cette enquête, menée en juillet, septembre et novembre, a porté entre

autres sur les causes de l'accident, le système de freinage des wagons diesel, la marche à suivre lorsque sont signalées des défectuosités de mécanismes de sécurité, la surveillance, la formation et les procédures administratives, les soins donnés aux survivants et la communication avec les proches parents.

Le personnel de la division a également participé à l'enquête publique qui a suivi l'accident survenu le 27 août 1983 à un croisement du CN situé à St-Lazare (Man.), dans la subdivision de Rivers, et qui a causé le décès d'une personne.

Services voyageurs

À la suite d'audiences publiques tenues en 1981 sur les services voyageurs dans le nord du Manitoba, VIA Rail a présenté un rapport évaluant la possibilité d'intégrer à son réseau ferroviaire un service d'autocars (rail-car) desservant les collectivités des régions éloignées. Le 21 mai 1982, une réunion a été tenue à Winnipeg pour discuter de différents moyens d'assurer un service de trains de voyageurs dans le nord du Manitoba. Lors de la réunion, il a été décidé que la Commission canadienne des transports rédigerait un compte rendu des débats et proposerait un plan d'action. Le 4 octobre 1982, la Commission canadienne des transports a remis son rapport; elle y concluait que la meilleure façon de s'attaquer au problème serait de former un groupe consultatif chargé d'étudier plus avant le concept rail-car et d'autres moyens d'offrir un service de trains voyageurs aux régions éloignées. Le rôle de la C.C.T., en l'occurrence, était d'être un catalyseur en groupant les parties intéressées et en leur permettant de prendre des décisions. Outre la C.C.T., les participants comptaient Transports Canada, les provinces du Manitoba, de l'Ontario, de l'Alberta et de la Saskatchewan, VIA Rail, le CN, la ville de Thompson, le *Northern Transportation Committee*, le *Greater Winnipeg Water District Railway* et Hydro-Winnipeg. Les responsables ont reçu des demandes de renseignements au sujet du concept du "rail-car" de divers groupes comme les provinces de la Colombie-Britannique, de Terre-Neuve et du Québec qui sont évidemment les plus intéressées par le projet et par la possibilité de l'adapter à leurs régions éloignées respectives. En 1983, le groupe consultatif a rencontré divers sous-comités chargés, entre autres, de la conception des véhicules, du financement, de l'administration, de la commercialisation et des trains classiques. D'autres réunions devraient avoir lieu au début de 1984.

Fermeture d'agences

En janvier 1983, aucune décision n'avait encore été rendue sur huit requêtes visant la fermeture d'agences et de gares et concernant au total 44 gares. Au cours de l'année, 10 nouvelles requêtes ont été reçues pour des gares du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique. Des décisions ont été rendues et des ordonnances ont été émises pour trois de ces requêtes.

Exploitation et tarifs

En 1983, le personnel de la Division de l'Ouest a assisté aux audiences publiques suivantes et y a fourni de l'aide technique :

- Requête de *Crown Zellerbach Ltd.*, en vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports, concernant les tarifs de transport des copeaux de bois à pâte par wagon complet depuis l'intérieur de la Colombie-Britannique jusqu'à Port Mann (C.-B.); l'audience a eu lieu à Vancouver (C.-B.) du 12 au 14 juillet 1983 et la décision a été rendue le 28 novembre 1983.
- Requête de *Prince Rupert Grain Ltd.* et de *Ridley Grain Ltd.*, en vertu des articles 262 et 265 de la Loi sur les chemins de fer et de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports, concernant la responsabilité de la construction des gares d'arrivée et de départ nécessaires pour desservir le nouveau terminus des grains près de Prince Rupert (C.-B.); l'audience a eu lieu à Prince Rupert (C.-B.) les 10 et 11 mai 1983. Une ordonnance a été émise le 21 décembre 1983.

Le personnel de la Division de l'Ouest, en collaboration avec le personnel de la Direction de l'exploitation et des tarifs, a également :

- participé à une enquête sur la question générale des limites de la manoeuvre inter-service de trafic-marchandises entre les compagnies ferroviaires;
- apporté son aide à *United Oilseeds Ltd.* de Lloydminster (Alb.) afin de résoudre un malentendu sur les tarifs de transport des huiles végétales à destination de Vancouver, aux fins d'exportation;
- assuré la médiation dans un conflit impliquant la *Western Assembly Ltd.* de Port Coquitlam (C.-B.) et les sociétés ferro-

viaires et portant sur les taux ferroviaires composés depuis Port Coquitlam (C.-B.) jusque dans l'est du Canada;

- offert des services de consultation concernant une plainte présentée par les Entreprises D.D.O. de Roxboro (Québec) à propos de l'application de la surtaxe sur les taux de change; on a pu régler le problème à l'amiable sans avoir à appliquer officiellement l'article 23;
- procédé à une enquête sur une plainte provenant du district de Kitimat (C.-B.) et portant sur l'infrastructure des sociétés ferroviaires et les tarifs marchandises.

En 1984, la division prévoit que sa section de l'exploitation aura une charge de travail plus lourde en raison de l'application de la nouvelle Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Transport aérien

La Division de l'Ouest a continué à s'occuper de toutes les requêtes en modification ou en obtention de permis d'exploitation de services des classes 4, 5, 6, 7 et 9-4 dans les quatre provinces de l'Ouest, de même que des avis de proposition de changement dans les modalités de contrôle et de transfert de services commerciaux aériens de ces mêmes catégories. La division a également reçu et examiné des requêtes en exemption de conditions de permis déposées en vertu de certains articles du Règlement sur les transporteurs aériens, de même que les demandes de permis d'entraînement au vol à des endroits autres que les bases autorisées.

En 1983, la Division de l'Ouest a reçu, pour examen, 215 demandes en modification ou obtention de permis d'exploitation et des avis de proposition. À la fin de l'année, 63 de ces requêtes ou propositions étaient encore à l'étude. Au total, 168 décisions ont été rendues par la Division de l'Ouest, soit 70 pour cent de plus qu'en 1982. En outre, 88 avis publics portant sur des requêtes ont été publiés. La division a agréé 151 requêtes en exemption de conditions de permis pour les agriculteurs "volants", pour l'utilisation d'aéronefs privés et l'exploitation de services de parachutisme et de planeurs. De plus, 43 requêtes de permis d'entraînement au vol à des endroits autres que les bases autorisées ont été reçues et traitées.

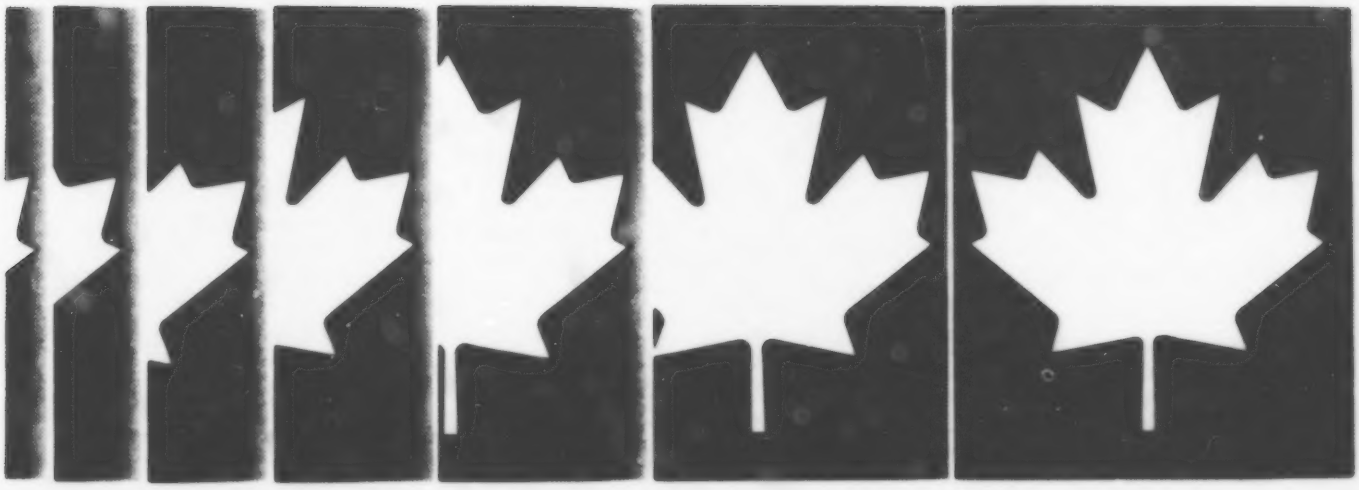
Pendant l'année, le personnel de la division a participé à quatre audiences publiques portant sur des requêtes. Ces audiences ont eu lieu à Campbell River, à Prince George et à Kelowna (C.-B.) et à Hull (Québec).

Au printemps de 1983, un représentant de la Division de l'Ouest, accompagné d'un représentant du Comité des transports aériens, à Ottawa, a participé à une analyse des besoins en matière de services aériens dans le nord de la Colombie-Britannique. Le rapport préparé à la suite de cette étude contenait des recommandations précises sur le service aérien actuel et futur dans cette région.

La division a continué de recevoir de nombreuses demandes de renseignements sur les procédures et la politique du comité, le dépôt des tarifs, l'état des requêtes à l'étude, de même que des plaintes de la part de consommateurs et d'entreprises.

Comité des transports par chemin de fer

J.A.D. Magee, Président
J.-L. Bourret
D.H. Chapman
Gérald Drainville
J.M. McDonough
R.J. Orange
J.D. Thompson
Anne-Marie Trahan
J.F. Walter
B.R. Wolfe



Comité des transports par chemin de fer

Le Comité des transports par chemin de fer (C.T.C.F.) réglemente le transport ferroviaire de compétence fédérale. La Loi nationale sur les transports, la Loi sur les chemins de fer ainsi que la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de lignes confèrent au comité ses pouvoir de réglementation.

Le champ d'activité du C.T.C.F. englobe à la fois les aspects techniques et économiques du transport ferroviaire (voir l'annexe III).

Activités de réglementation

La sécurité ferroviaire est la principale activité de réglementation dans le domaine technique. Cette activité se divise en cinq grandes catégories: les enquêtes sur les accidents; le contrôle qualitatif du matériel, de l'infrastructure et de l'exploitation ferroviaires; la réglementation du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et la conformité aux règlements à cet égard; les passages à niveau; et l'élaboration de normes. La réglementation de la sécurité du transport ferroviaire a accaparé, en 1983, les trois cinquièmes des ressources humaines du C.T.C.F.

La seconde plus importante activité du C.T.C.F. dans le domaine technique consiste à veiller à la qualité des services offerts aux usagers. Pour ce faire, le comité doit s'occuper notamment du contrôle qualitatif des services voyageurs, des requêtes en abandon d'embranchements, de l'approbation des projets de construction de nouvelles voies, de l'étude des requêtes en vue de centraliser des gares, et des plaintes formulées par les expéditeurs de fret, les passagers et les syndicats ferroviaires. En 1983, le personnel du C.T.C.F. a consacré environ un dixième de son temps à la réglementation de la qualité des services.

Dans le domaine de la réglementation économique, le C.T.C.F. est chargé de vérifier les comptes des compagnies ferroviaires canadiennes qui relèvent du gouvernement fédéral; d'analyser et d'élaborer des méthodes de calcul du prix de revient des compagnies ferroviaires; de calculer le montant des subventions accordées en vertu de la Loi sur les chemins de fer, de l'ordre de 415 millions de dollars en 1983, et de vérifier les montants exigés de VIA Rail par les compagnies ferroviaires, lesquels s'établissent actuellement à plus de 400 millions de dollars par an. Le C.T.C.F. a consacré près d'un tiers de ses ressources à cette activité en 1983. Les compagnies ferroviaires qui relèvent du gouvernement fédéral sont tenues de déposer leurs tarifs auprès du C.T.C.F. Cette activité est administrée par la Direction de l'exploitation et des tarifs de la Commission. Le présent rapport traite plus loin de cette fonction.

Comme les autres comités de la Commission, le C.T.C.F. est dirigé par un président et des commissaires. Il se réunit chaque semaine pour étudier les questions courantes de réglementation et tient des audiences publiques sur les principales questions de transport. En tout, le comité a consacré, en 1983, 107 jours à la tenue de 27 audiences et il a rendu 30 décisions et 1 248 ordonnances. Ces chiffres tiennent compte des audiences tenues par la Division de l'Ouest au nom du C.T.C.F..

Le personnel de l'administration centrale du comité est réparti entre trois directions. Les directions de la Sécurité et des Services ainsi que des Normes et du Perfectionnement s'occupent de la réglementation technique, tandis que la Direction de l'analyse économique des chemins de fer est chargée de la comptabilité, du calcul du prix de revient et des subventions.

Le comité possède six bureaux régionaux à Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary et Vancouver. Ces bureaux exécutent les programmes d'inspection requis aux fins de la réglementation technique de la sécurité et du contrôle qualitatif des services; ces programmes sont décrits ci-après, sous la rubrique des directions de l'administration centrale. Les bureaux régionaux jouent un rôle décisif dans la réglementation technique; en effet, ils regroupent près des deux tiers des ressources humaines affectées à la réglementation technique.

Direction de la sécurité et des services

La Direction de la sécurité et des services a pour mandat de veiller à ce que les compagnies ferroviaires assurent au public des services de transport sûrs et efficaces.

La direction est responsable de trois secteurs de réglementation technique, dont les enquêtes sur les accidents, le contrôle de l'exploitation, du matériel et de l'infrastructure ferroviaires, ainsi que le contrôle qualitatif des services, y compris la suite à donner aux plaintes connexes.

Enquêtes sur les accidents

Les compagnies ferroviaires qui relèvent du gouvernement fédéral sont tenues de signaler tous les accidents à la Commission canadienne des transports. Les rapports doivent être déposés sans délai, sauf ceux qui n'entraînent que de faibles pertes financières. Ces rapports comprennent des données sur les pertes de vie et les blessures causées par des déraillements, des collisions, des accidents aux passages à niveau, des déversements de produits dangereux et d'autres incidents reliés aux manoeuvres ferroviaires.

En 1983, 4 232 accidents et incidents ont été signalés à la direction et, même si bon nombre d'entre eux étaient sans gravité, 1 140 cas, dont 534 accidents survenus à des passages à niveau, 250 déraillements et 90 collisions, ont été transmis aux bureaux régionaux aux fins d'enquête ou d'expertise (voir l'annexe IX).

Enquêtes effectuées en vertu de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer

Ce type d'enquête est effectué par des membres du C.T.C.F., en vertu des pouvoirs que leur confère l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer. Six enquêtes ont été autorisées en 1983; en voici la liste :

- 23 mars
— Collision survenue à Wessex, près de Carstairs (Alb.), au point milliaire 34,9 de la subdivision Red Deer, entre un train de voyageurs de VIA Rail et des wagons de CP Rail immobilisés sur une voie de remisage (Art. 226 et audience);

- 16 mai
— Collision survenue à Gickie (Alb.) au point milliaire 7,10 de la subdivision Alberta, entre des trains de marchandises du CN;

- 10 juin
— Collision survenue à la gare de triage de MacMillan, à Toronto (Ont.) entre des wagons en déplacement et des wagons en stationnement du CN;

- 20 août
— Déraillements mettant en cause du matériel de construction à proximité des voies, aux points milliaires 225,2, 44,3 et 216,3 de la subdivision Edson du CN, respectivement le 9 nov. 1981, le 12 mai 1982 et le 20 août 1983;

- 15 nov.
— Collision survenue à Springhill Jct. (N.-É.) au point milliaire 57,2 de la subdivision Springhill, entre un train de voyageurs de VIA Rail et un train de marchandises du CN; et

- 15 déc.
— Collision survenue à la gare de triage de Symington, à Winnipeg (Man.), entre une locomotive d'arrimage du CN et des wagons rattachés à une locomotive de butte (Art. 226 et audience).

Le 27 août 1983, un accident survenu à un passage à niveau dans la municipalité d'Ellice, à Saint-Lazare (Man.), au point milliaire 205,27 de la subdivision Rivers du CN, a amené le C.T.C.F. à tenir une audience publique afin de déterminer la cause et les circonstances de l'accident.

La sous-section précédente traitait des enquêtes sur des accidents déjà survenus. Les autres activités du C.T.C.F. en matière de sécurité ferroviaire sont axées sur la prévention des accidents.

Contrôle qualitatif du matériel, de l'infrastructure et de l'exploitation ferroviaires

Inspection des voies et des emprises

Cette inspection s'inscrit dans le cadre d'un programme de trois à cinq ans visant à déceler les conditions dangereuses et à assurer l'entretien satisfaisant des voies.

Le programme comporte deux volets :

a) l'inspection prévue des emprises, dans le cadre du programme d'inspection des voies. En 1983, 3247 milles de voies ont été inspectés; et

b) l'inspection d'endroits précis, où des conditions insatisfaisantes ont été signalées au C.T.C.F. à la suite de plaintes ou de déraillements. De telles inspections d'emprises ont été menées à 62 endroits.

Structures

Ce programme comprend l'examen et l'approbation, conformément aux articles 189 et 192 de la Loi sur les chemins de fer, de demandes en autorisation de reconstruire des ponts de chemin de fer. En 1983, le C.T.C.F. a reçu 167 demandes de ce genre et rendu 141 ordonnances connexes.

Nouvelles dépenses d'immobilisations

Ce programme vise à examiner et à approuver les travaux proposés par les compagnies ferroviaires sur les embranchements subventionnés. Dans le cas de CP Rail et

du CN, les travaux approuvés pour la saison 1983 sont évalués respectivement à 2 238 000 $ et à 876 000 $.

Prévention des incendies sur les emprises

En 1983, 403 agents forestiers provinciaux ont été autorisés, au nom du C.T.C.F., à veiller à ce que les compagnies ferroviaires prennent les mesures nécessaires de protection contre les incendies.

Espaces libres inférieurs à la normale

Ce programme comprend l'examen et l'approbation de demandes de construction de voies ou de structures visant des espaces libres inférieurs à la normale. En 1983, le C.T.C.F. a traité 20 demandes de ce genre.

Contrôle et inspection du matériel

Ce programme prévoit l'inspection du matériel ferroviaire roulant à divers endroits du pays afin de déceler des conditions dangereuses, et la surveillance du processus de contrôle qualitatif des compagnies ferroviaires. En 1983, le personnel des régions a inspecté 3 660 engins de traction au cours de 798 visites d'inspection et 29 000 wagons au cours de 821 visites.

En 1983, les bureaux du C.T.C.F. de la région de l'Atlantique ont poursuivi le projet pilote selon les normes proposées pour assurer la sécurité des wagons de marchandises, soit l'inspection des wagons en tenant compte des normes de sécurité et non des normes d'entretien. Le C.T.C.F. compte appliquer cette technique dans le reste du pays en 1984.

Le C.T.C.F. a également inspecté des chaudières de chauffage de locomotive, des chaudières fixes et des réservoirs à air afin de déceler des conditions dangereuses et de veiller à ce que ce matériel soit entretenu à un niveau satisfaisant. En 1983, 403 chaudières de chauffage de locomotive, 250 chaudières fixes et 786 réservoirs à air ont été inspectés dans divers endroits au Canada.

Contrôle qualitatif de l'exploitation

Le comité exerce un contrôle sur les trains et les méthodes d'exploitation des gares de triage. Le personnel du C.T.C.F. qui voyage dans les locomotives, les wagons de queue ou les trains de voyageurs évalue le rendement des employés des compagnies ferroviaires. En 1983, le personnel a ainsi inspecté 727 trains et visité 203 gares de triage afin d'en contrôler l'exploitation.

En 1983, on a continué à contrôler les points d'inspection avant l'entrée, afin de veiller à ce que les compagnies ferroviaires respectent les règlements. Sur 1 481 contrôles effectués aux 251 points d'inspection, seulement quatre violations ont été enregistrées.

Contrôle qualitatif des services

Abandon d'embranchements

Ce programme vise à assurer que l'abandon d'embranchements et la suppression de voies secondaires s'effectuent dans l'intérêt public et que la rationalisation des embranchements améliore le réseau ferroviaire. Le présent rapport a déjà traité du Programme d'abandon d'embranchements des Prairies, administré par la Division de l'Ouest de la Commission.

Au cours de l'année, le C.T.C.F. a compté 57 demandes d'abandon d'embranchements hors-Prairies, déposées aux termes de l'article 253 de la Loi sur les chemins de fer, dont 16 étaient nouvelles. Des ordonnances et (ou) décisions ont été rendues à l'égard de 15 demandes, six d'entre elles ayant trait à des embranchements dont le comité a ordonné l'exploitation, en totalité ou en partie, moyennant l'octroi de subventions. Le comité a suspendu deux des ordonnances rendues en attendant l'issue des appels interjetés.

Comme plusieurs demandes devant faire l'objet d'audiences publiques n'avaient pas encore été réglées au 31 décembre 1983, le comité reste saisi de 48 demandes en abandon d'embranchements hors-Prairies, soit 37 du CN et 11 de CP Rail. Cependant, ce total comprend les 16 demandes qui ont fait l'objet d'audiences publiques tenues en 1983 ou auparavant et qui traitent d'embranchements dont la continuation de l'exploitation a été ordonnée. Ces demandes sont assujetties soit à l'examen statutaire quinquennal prévu au paragraphe 254(5) de la Loi sur les chemins de fer, soit à un examen à une date prédéterminée, que le C.T.C.F. peut ordonner. Une demande de ce genre a fait l'objet d'un examen en 1983 et les 15 autres doivent être examinées à diverses dates au cours des cinq prochaines années.

Le présent rapport énumère les ordonnances et les décisions rendues en 1983 à l'égard d'embranchements hors-Prairies et les requêtes en abandon d'embranchements hors-Prairies en instance à la fin de l'année (voir les annexes VI et VII).

Enquêtes sur les accidents

Les compagnies ferroviaires qui relèvent du gouvernement fédéral sont tenues de signaler tous les accidents à la Commission canadienne des transports. Les rapports doivent être déposés sans délai, sauf ceux qui n'entraînent que de faibles pertes financières. Ces rapports comprennent des données sur les pertes de vie et les blessures causées par des déraillements, des collisions, des accidents aux passages à niveau, des déversements de produits dangereux et d'autres incidents reliés aux manoeuvres ferroviaires.

En 1983, 4 232 accidents et incidents ont été signalés à la direction et, même si bon nombre d'entre eux étaient sans gravité, 1 140 cas, dont 534 accidents survenus à des passages à niveau, 250 déraillements et 90 collisions, ont été transmis aux bureaux régionaux aux fins d'enquête ou d'expertise (voir l'annexe IX).

Enquêtes effectuées en vertu de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer

Ce type d'enquête est effectué par des membres du C.T.C.F., en vertu des pouvoirs que leur confère l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer. Six enquêtes ont été autorisées en 1983; en voici la liste :

- 23 mars
— Collision survenue à Wessex, près de Carstairs (Alb.), au point milliaire 34,9 de la subdivision Red Deer, entre un train de voyageurs de VIA Rail et des wagons de CP Rail immobilisés sur une voie de remisage (Art. 226 et audience);

- 16 mai
— Collision survenue à Gickie (Alb.) au point milliaire 7,10 de la subdivision Alberta, entre des trains de marchandises du CN;

- 10 juin
— Collision survenue à la gare de triage de MacMillan, à Toronto (Ont.) entre des wagons en déplacement et des wagons en stationnement du CN;

- 20 août
— Déraillements mettant en cause du matériel de construction à proximité des voies aux points milliaires 225,2, 44,3 et 216,3 de la subdivision Edson du CN, respectivement le 9 nov. 1981, le 12 mai 1982 et le 20 août 1983;

- 15 nov.
— Collision survenue à Springhill Jct. (N.-É.) au point milliaire 57,2 de la subdivision Springhill, entre un train de voyageurs de VIA Rail et un train de marchandises du CN; et

- 15 déc.
— Collision survenue à la gare de triage de Symington, à Winnipeg (Man.), entre une locomotive d'arrimage du CN et des wagons rattachés à une locomotive de butte (Art. 226 et audience).

Le 27 août 1983, un accident survenu à un passage à niveau dans la municipalité d'Ellice, à Saint-Lazare (Man.), au point milliaire 205,27 de la subdivision Rivers du CN, a amené le C.T.C.F. à tenir une audience publique afin de déterminer la cause et les circonstances de l'accident.

La sous-section précédente traitait des enquêtes sur des accidents déjà survenus. Les autres activités du C.T.C.F. en matière de sécurité ferroviaire sont axées sur la prévention des accidents.

Contrôle qualitatif du matériel, de l'infrastructure et de l'exploitation ferroviaires

Inspection des voies et des emprises

Cette inspection s'inscrit dans le cadre d'un programme de trois à cinq ans visant à déceler les conditions dangereuses et à assurer l'entretien satisfaisant des voies.

Le programme comporte deux volets :

a) l'inspection prévue des emprises, dans le cadre du programme d'inspection des voies. En 1983, 3247 milles de voies ont été inspectés; et

b) l'inspection d'endroits précis, où des conditions insatisfaisantes ont été signalées au C.T.C.F. à la suite de plaintes ou de déraillements. De telles inspections d'emprises ont été menées à 62 endroits.

Structures

Ce programme comprend l'examen et l'approbation, conformément aux articles 189 et 192 de la Loi sur les chemins de fer, de demandes en autorisation de reconstruire des ponts de chemin de fer. En 1983, le C.T.C.F. a reçu 167 demandes de ce genre et rendu 141 ordonnances connexes.

Nouvelles dépenses d'immobilisations

Ce programme vise à examiner et à approuver les travaux proposés par les compagnies ferroviaires sur les embranchements subventionnés. Dans le cas de CP Rail et

du CN, les travaux approuvés pour la saison 1983 sont évalués respectivement à 2 238 000 $ et à 876 000 $.

Prévention des incendies sur les emprises

En 1983, 403 agents forestiers provinciaux ont été autorisés, au nom du C.T.C.F., à veiller à ce que les compagnies ferroviaires prennent les mesures nécessaires de protection contre les incendies.

Espaces libres inférieurs à la normale

Ce programme comprend l'examen et l'approbation de demandes de construction de voies ou de structures visant des espaces libres inférieurs à la normale. En 1983, le C.T.C.F. a traité 20 demandes de ce genre.

Contrôle et inspection du matériel

Ce programme prévoit l'inspection du matériel ferroviaire roulant à divers endroits du pays afin de déceler des conditions dangereuses, et la surveillance du processus de contrôle qualitatif des compagnies ferroviaires. En 1983, le personnel des régions a inspecté 3 660 engins de traction au cours de 798 visites d'inspection et 29 000 wagons au cours de 821 visites.

En 1983, les bureaux du C.T.C.F. de la région de l'Atlantique ont poursuivi le projet pilote selon les normes proposées pour assurer la sécurité des wagons de marchandises, soit l'inspection des wagons en tenant compte des normes de sécurité et non des normes d'entretien. Le C.T.C.F. compte appliquer cette technique dans le reste du pays en 1984.

Le C.T.C.F. a également inspecté des chaudières de chauffage de locomotive, des chaudières fixes et des réservoirs à air afin de déceler des conditions dangereuses et de veiller à ce que ce matériel soit entretenu à un niveau satisfaisant. En 1983, 403 chaudières de chauffage de locomotive, 250 chaudières fixes et 786 réservoirs à air ont été inspectés dans divers endroits au Canada.

Contrôle qualitatif de l'exploitation

Le comité exerce un contrôle sur les trains et les méthodes d'exploitation des gares de triage. Le personnel du C.T.C.F. qui voyage dans les locomotives, les wagons de queue ou les trains de voyageurs évalue le rendement des employés des compagnies ferroviaires. En 1983, le personnel a ainsi inspecté 727 trains et visité 203 gares de triage afin d'en contrôler l'exploitation.

En 1983, on a continué à contrôler les points d'inspection avant l'entrée, afin de veiller à ce que les compagnies ferroviaires respectent les règlements. Sur 1 481 contrôles effectués aux 251 points d'inspection, seulement quatre violations ont été enregistrées.

Contrôle qualitatif des services

Abandon d'embranchements

Ce programme vise à assurer que l'abandon d'embranchements et la suppression de voies secondaires s'effectuent dans l'intérêt public et que la rationalisation des embranchements améliore le réseau ferroviaire. Le présent rapport a déjà traité du Programme d'abandon d'embranchements des Prairies, administré par la Division de l'Ouest de la Commission.

Au cours de l'année, le C.T.C.F. a compté 57 demandes d'abandon d'embranchements hors-Prairies, déposées aux termes de l'article 253 de la Loi sur les chemins de fer, dont 16 étaient nouvelles. Des ordonnances et (ou) décisions ont été rendues à l'égard de 15 demandes, six d'entre elles ayant trait à des embranchements dont le comité a ordonné l'exploitation, en totalité ou en partie, moyennant l'octroi de subventions. Le comité a suspendu deux des ordonnances rendues en attendant l'issue des appels interjetés.

Comme plusieurs demandes devant faire l'objet d'audiences publiques n'avaient pas encore été réglées au 31 décembre 1983, le comité reste saisi de 48 demandes en abandon d'embranchements hors-Prairies, soit 37 du CN et 11 de CP Rail. Cependant, ce total comprend les 16 demandes qui ont fait l'objet d'audiences publiques tenues en 1983 ou auparavant et qui traitent d'embranchements dont la continuation de l'exploitation a été ordonnée. Ces demandes sont assujetties soit à l'examen statutaire quinquennal prévu au paragraphe 254(5) de la Loi sur les chemins de fer, soit à un examen à une date prédéterminée, que le C.T.C.F. peut ordonner. Une demande de ce genre a fait l'objet d'un examen en 1983 et les 15 autres doivent être examinées à diverses dates au cours des cinq prochaines années.

Le présent rapport énumère les ordonnances et les décisions rendues en 1983 à l'égard d'embranchements hors-Prairies et les requêtes en abandon d'embranchements hors-Prairies en instance à la fin de l'année (voir les annexes VI et VII).

Le rapport dresse également la liste des ordonnances et des décisions rendues en 1983 et de celles non encore émises au 31 décembre 1983, relatives à la suppression de voies secondaires et aux requêtes en suppression de voies secondaires (voir les annexes IV et V).

Services voyageurs

En 1983, le personnel du C.T.C.F. a inspecté 1 180 trains de voyageurs et 738 gares afin de juger de la qualité des services assurés dans les trains, notamment de l'accessibilité des places, de la propreté, de la nourriture et des boissons et de la tenue des préposés, ainsi que des services assurés dans les gares, tels que l'état général des lieux, leur propreté et leur accessibilité. En tout, 517 irrégularités ou lacunes ont été décelées puis signalées aux compagnies afin qu'elles prennent les mesures correctives nécessaires. De ce nombre, 439 avaient trait à des trains et 78 à d'autres secteurs des services voyageurs. Si un tel nombre de trains et de gares ont été examinés au cours de l'année, c'est en partie en raison de l'évaluation concentrée qui a lieu chaque week-end de congé.

À la suite d'une audience tenue à Montréal, en mai, le C.T.C.F. a autorisé VIA Rail a regrouper ses services voyageurs à la Gare Centrale. Compte tenu des projets de prolongement du système de transport en commun à Montréal, le transfert des services voyageurs de la Gare Windsor à la Gare Centrale est sujet à révision trois ans après la date du regroupement.

Des audiences publiques ont eu lieu à la suite des demandes du CN de supprimer les services de trains de voyageurs entre St-Jean-Argentia, St-Jean-Carbonear et Clarenville et Bonavista (T.-N.). Compte tenu de directives contenues dans des ordonnances rendues antérieurement par le comité, des audiences publiques ont également été tenues au sujet des services de trains mixtes (voyageurs/marchandises) entre Hearst-Nakina et Thunder Bay-Sioux Lookout. Une décision sera rendue en 1984 à propos de chacune des cinq audiences.

Pour répondre aux exigences du paragraphe 260(8) de la Loi sur les chemins de fer, qui prévoit un réexamen des services voyageurs tous les cinq ans, une audience publique a eu lieu au sujet des services voyageurs exploités par VIA Rail (E et N) entre Victoria et Courtenay. Dans ce cas, le panel a rendu, à l'audience, une décision ordonnant le maintien des services.

Le présent rapport expose en détail la situation de chacun des services voyageurs qui relèvent du comité (voir l'annexe VIII).

Le CN a présenté une requête en suppression des services de trains de voyageurs entre Edmonton-Lac-La-Biche et Waterways (Alb.) et la société *Quebec, North Shore and Labrador* a fait de même pour le circuit Sept-Îles-Schefferville (Qué.). Ces deux demandes doivent être étudiées en 1984.

À la demande de VIA Rail, le comité a suspendu l'exploitation du train local de voyageurs entre Matapédia et Gaspé et approuvé, à titre d'essai, l'exploitation quotidienne d'un train offrant des services complets entre Montréal et Gaspé. Mis en service le 29 mai 1983, ce train assurera la liaison entre ces deux points pendant 18 mois.

En vertu de l'ordonnance n° WDR-00199 rendue le 31 mars 1981, le service temporaire (un an) de trains de voyageurs faisant la liaison entre Calgary et Edmonton a commencé à être assuré le 1er juillet 1983. VIA Rail soumettra à l'évaluation du comité des rapports mensuels sur la situation.

Centralisation des dépôts de messageries

Au début de 1983, le C.T.C.F. était déjà saisi de 16 demandes de centralisation de dépôts du CN. Ce dernier n'a déposé aucune nouvelle demande à l'égard de servo-centres. Huit décisions ont été rendues, dont trois par audience sur le vu des dossiers, tandis que cinq demandes ont fait l'objet d'audiences publiques. Une demande devait faire l'objet d'une audience publique au début de 1984.

CP Rail n'a présenté aucune demande de centralisation de dépôts de messageries au cours de 1983.

Direction des normes et du perfectionnement

Cette direction est responsable de trois secteurs de réglementation techniques:

- les marchandises dangereuses;
- les passages à niveau;
- les normes et règlements.

Marchandises dangereuses

Conformément aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer et de la Loi nationale sur les trans-

ports, le Comité des transports par chemin de fer réglemente le transport ferroviaire des marchandises dangereuses et, en vertu de la Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs, inspecte les conteneurs.

En 1983, les compagnies ferroviaires relevant du C.T.C.F. ont effectué en tout 210 100 expéditions de marchandises dangereuses en wagon complet. Des études détaillées du transport des marchandises dangereuses ont été menées à Vancouver et à Toronto et les rapports pertinents rendus publics. Dans le cas de Vancouver, le C.T.C.F. a émis des ordonnances en décembre 1983; pour ce qui est de Toronto, des mesures seront prises au début de 1984. Les programmes courants du C.T.C.F. touchant les marchandises dangereuses ont trait à la réglementation et au respect des règlements.

Règlements concernant les marchandises dangereuses

On a élaboré des règlements, nouveaux et révisés, régissant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer. Des modifications et des révisions ont été apportées au règlement sur les installations de stockage en vrac; de nombreux conseils ont été prodigués aux expéditeurs et aux transporteurs; des exposés ont été présentés devant des groupes d'intervention en cas d'urgence; une liaison a été établie avec des ministères, des municipalités et des industries concernés, et des études spéciales ont été préparées sur le transport des marchandises dangereuses dans diverses régions du Canada. En 1983, le C.T.C.F. a apporté deux modifications au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer. En outre, le 1er août 1983, l'utilisation des fiches normalisées de sécurité de la Commission est devenue obligatoire.

Par la modification du 11 mai 1983, la Commission a révisé la liste des marchandises dangereuses que consultent les expéditeurs et les transporteurs ferroviaires pour déterminer le nom, la classification et le numéro des Nations Unies qu'ils doivent indiquer sur ces marchandises, ainsi que les exigences relatives à l'emballage et à l'étiquetage de certaines marchandises en particulier. Aux fins du transport par rail de matières dangereuses du Canada aux États-Unis, on a également indiqué sur cette liste, le cas échéant, le numéro attribué par les États-Unis relativement à la quantité à signaler. Cette modification donne également des critères précis pour déterminer quelles marchandises dangereuses devraient être incluses dans la nouvelle catégorie des matériels et emballages interdits et énumère certaines marchandises interdites que les sociétés ferroviaires ne sont pas autorisées à transporter.

Une autre modification apportée en décembre 1983 a reporté au 1er janvier 1985 la date obligatoire de conformité aux règlements concernant les liquides inflammables de la division 3.3 (groupe ayant un point élevé d'inflammabilité).

Douze inspections ont été effectuées aux fins d'approbation de cylindres, suite à des demandes présentées en vue de faire approuver des bureaux d'inspection indépendants, conformément à l'article 71.15 du "Livre rouge" de la Commission. C'est ainsi que sept manufacturiers ont reçu l'approbation requise et que cinq bureaux d'inspection indépendants ont été approuvés.

Le C.T.C.F. a rendu cinq ordonnances approuvant de nouvelles installations de stockage en vrac, 70 ordonnances modifiant des ordonnances antérieures relatives à des installations modifiées et 130 ordonnances révoquant l'approbation d'installations qui ne se conformaient plus à un ou plusieurs articles du Règlement sur le stockage en vrac ou qui avaient été supprimées.

Conformité aux règlements concernant les marchandises dangereuses

Les activités dans ce secteur consistent à enquêter sur les accidents de transport de marchandises dangereuses; à vérifier si les transporteurs se conforment aux exigences régissant la formation des trains, la documentation, l'étiquetage, le blocage, le renforcement des wagons, les expéditions en wagons incomplets et autres exigences; à délivrer des permis spéciaux; à inspecter des installations de stockage en vrac; à transmettre certaines instructions aux expéditeurs; et à approuver des emplacements de manutention d'explosifs.

En 1983, la Division des marchandises dangereuses du C.T.C.F. a répondu à 1 620 demandes écrites et à 5 904 demandes verbales de renseignements ou d'aide. En outre, les agents de la division ont fait 166 appels téléphoniques en réponse à des rapports d'accidents ou d'incidents. La division a examiné 440 rapports d'accidents ou d'incidents soumis par les compagnies ferroviaires, comme l'exige l'article 74.508 du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer. Elle a également examiné des rapports d'accidents du Bureau des explosifs et des bureaux régionaux du C.T.C.F.

Au total, 275 de ces rapports d'accidents ont fait l'objet d'une analyse complète par les agents compétents pour bien s'assurer que les dispositions du Règlement avaient été respectées.

En collaboration avec la Direction de l'analyse économique des chemins de fer et la Direction générale des services d'informatique et de publication de la C.C.T., la Division des marchandises dangereuses a mis au point un système détaillé de présentation des données permettant d'extraire d'une base de données établie les informations relatives aux accidents et incidents ayant fait l'objet d'un rapport. Le C.T.C.F. prévoit que le système sera opérationnel au début de 1984. Les agents de la division pourront alors surveiller les transporteurs pour s'assurer qu'ils se conforment aux règlements de la Commissison et mesurer l'effet, sur tout le réseau ferroviaire, des améliorations à la sécurité.

En ce qui concerne les permis spéciaux délivrés en vertu de l'alinéa 73.22 a) (1) du Règlement de la Commission sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, 197 nouveaux permis ont été délivrés, 65 refusés, 167 modifiés et sept révoqués. Ces permis portaient sur le transfert de produits, les mouvements dans un seul sens, les nouvelles techniques de blocage et de renforcement et l'emballage de marchandises dangereuses. Quelque 18 permis spéciaux ont été délivrés pour approuver des réservoirs portatifs dont il n'est pas fait mention dans les normes établies par la C.C.T., et trois ont été délivrés à l'endroit de cylindres de même nature. Dans presque tous les cas, à l'exception du transfert de produits, la division a examiné des dessins et fait des tests pour s'assurer que toutes les normes de sécurité étaient effectivement respectées.

Environ 445 installations de stockage en vrac pour les marchandises dangereuses ont été inspectées. Pour ce qui est des installations pour les réévaluations hydrostatiques, des 60 qui ont été inspectées, 54 ont été approuvées, tandis que trois installations pour la remise en état de tambours ont été inspectées et approuvées. En vertu de l'ordonnance générale 1978-11, quatre centres de manutention d'explosifs ont été approuvés et une décision concernant deux autres centres sera rendue en 1984.

Normes et règlements

La Division des normes ferroviaires élabore et révise les règlements et les normes qui traitent de certains aspects de l'exploitation ferroviaire comme le transport, les techniques et le matériel roulant. Elle doit examiner les changements techniques, organisationnels et administratifs de l'industrie ferroviaire et faire en sorte que les règlements correspondent aux importants changements économiques et sociaux auxquels le Canada doit faire face. Ces changements techniques sont suscités notamment par:

- les audiences tenues par le C.T.C.F.;
- les enquêtes instituées en vertu de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer;
- l'analyse des données dérivées des programmes du C.T.C.F., dont il est fait mention ailleurs dans ce rapport;
- les observations formulées par les compagnies de chemin de fer, l'Association des syndicats de cheminots du Canada et le grand public; et
- les observations formulées par les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux.

Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire

Le Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire (C.C.S.F.), créé par le C.T.C.F. en 1972, a tenu trois réunions en 1983. Elles étaient présidées par un commissaire et regroupaient des dirigeants de compagnies ferroviaires, des représentants des cheminots canadiens, ainsi que des représentants du C.T.C.F.

Les sous-comités techniques et leurs groupes de travail, organes de fonction- nement du C.C.S.F., ont tenu des réunions pour examiner en détail les nouveaux règlements à l'étude et les modifications aux règlements existants qui leur ont été proposées. Les nouveaux règlements concernaient la sécurité des trains de voyageurs, les communications ferroviaires, l'établissement des rapports d'incidents par les compagnies ferroviaires et les moniteurs de données courantes utilisés sur les trains.

Les modifications aux règlements existants concernaient notamment la prévention d'étincelles électriques (E-16); le passage de conduits sous les rails (E-10); les sifflets et cloches de locomotives (0-25); les étagements de voies (E-5); les systèmes d'enclenchement des chemins de fer (E-13); le matériel de traction des chemins de fer (0-21); les radiocommunications ferroviaires; les normes applicables aux appareils de sécurité des chemins de fer (0-10); les systèmes de commande de la circulation et des signaux de protection des chemins de fer (E-14).

Règlements

La Commission a émis le Règlement concernant les roulements à rouleaux de wagons-marchandises, le Règlement sur le signalement des boîtes chaudes et le Règlement sur la sécurité et la santé des employés affectés à l'exploitation des trains. Récemment, un groupe de travail a été formé avec des représentants du ministère du Travail en vue de modifier la Partie IV du Code canadien du travail de manière que les règlements concernant la santé et la sécurité au travail soient prévus dans le Code. Le groupe de travail étudie tous les règlements existants de la C.C.T. et du ministère du Travail pour déterminer les modifications qu'il faudra y apporter en vertu du nouveau code.

Les modifications suivantes ont été approuvées par le C.T.C.F. et sont actuellement à l'étude au Bureau du Conseil privé:

- modification au Règlement concernant les roulements à rouleaux de wagons- marchandises en vue de préciser le sens à donner à l'expression "wagons du parc payant";
- révocation du Règlement sur les marchandises expédiées aux gares d'arrêt facultatif (0-4); et
- modification au Règlement 0-8, Règlement unifié d'exploitation relativement aux questions suivantes: signaux par sifflet de locomotive; aiguilles de voie principale; et utilisation de matériel réfléchissant.

Passages à niveau

Mesures de protection

La direction autorise la construction et la reconstruction des passages à niveau, l'installation et la modification de dispositifs d'avertissement automatique aux passages à niveau, ainsi que d'autres améliorations pour la protection, la sécurité et la commodité du public, de même que la construction et la reconstruction de croisements étagés.

Le financement fédéral assuré depuis le début du siècle à l'égard de tels projets a joué un rôle important dans la diminution des accidents aux passages à niveau. Le nombre de morts accidentelles survenues à des passages à niveau a continué à baisser pour atteindre 57 en 1983, soit le plus faible nombre jamais enregistré. Néanmoins, le Comité des transports par chemin de fer redouble ses efforts pour tenter de réduire le nombre des accidents mortels aux passages à niveau.

Le personnel du C.T.C.F. se rend sur les lieux lorsqu'il y a des morts ou des blessés et il visite presque tous les autres passages à niveau où se sont produits des accidents moins graves. Chaque fois qu'il y a des blessés, un ordre de ralentir la vitesse à 25 milles à l'heure est systématiquement appliqué. Lorsque les passages à niveau publics ne sont pas munis de dispositifs automatiques de protection et qu'une inspection en a révélé la nécessité, le personnel du C.T.C.F. demande aux administrations locales de la voirie et aux chemins de fer d'appliquer des mesures correctives.

Le C.T.C.F. participe à la campagne "Gareautrain" qui a pour but de sensibiliser le public aux dangers que présentent les passages à niveau. Ce programme est financé conjointement par l'Association des chemins de fer du Canada et par Transports Canada. Des représentants de l'administration centrale et des bureaux régionaux du C.T.C.F. y participent à titre consultatif. Des programmes ont été institués dans huit provinces.

Pour donner suite aux demandes qu'il a reçues et pour réaliser les travaux qu'il avait lui-même proposés, le comité a prévu, en vertu de l'article 20 de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer, des engagements et des subventions de 10 millions de dollars dans le budget de 1983 à l'égard des projets approuvés. Dans le domaine des passages à niveau et des dispositifs d'avertissement, 270 projets ont été réalisés.

Croisements étagés

Le financement des croisements étagés se fait en vertu du Programme d'aide au transport urbain. En vertu de ce programme, Transports Canada verse aux provinces des fonds pour le déplacement des voies et les croisements étagés. Pour sa part, le Comité des transports par chemin de fer mène des enquêtes afin de s'assurer que les travaux envisagés répondent aux normes techniques appropriées et sont financièrement réalistes. En 1983, 15 ordonnances visant des croisements étagés ont été émises après que le financement de ces travaux eut été recommandé par le comité et approuvé par le Ministre.

En outre, 30 projets visant des croisements étagés ont été réalisés en 1983 sans la participation du gouvernement fédéral.

Déplacement des voies

Une ordonnance rendue en 1981 avait autorisé le déplacement des voies du centre de la ville d'Amos (Qué.). On s'attend à ce que les travaux entrepris à cette fin

soient terminés au début de l'été 1984. Des entretiens ont débuté en 1982 sur le déplacement des voies ferrées à Regina (Sask.), et le comité prévoit recevoir une demande officielle de cette ville au début de 1984. Le financement a été approuvé par Transports Canada.

Systèmes de signalisation de contrôle du trafic ferroviaire

Vingt-trois demandes de systèmes de signalisation de contrôle ferroviaire ont fait l'objet d'enquêtes et ont été approuvées. En outre, 175 projets divers de signalisation ont été étudiés, terminés et approuvés.

Dispositifs de protection aux passages à niveau

Au cours de l'année, diverses améliorations ont été apportées aux dispositifs de protection aux passages à niveau : accroissement de la luminosité des appareils d'éclairage; accroissement de la fréquence de clignotement des appareils d'éclairage afin de les rendre plus visibles et plus efficaces; et remplacement des barrières peintes par des barrières recouvertes d'un revêtement réfléchissant rouge et blanc.

Des études approfondies ont été effectuées sur le matériel de détection du mouvement des trains dans l'optique des dispositifs de protection aux passages à niveau; sur la fréquence des accidents à certains passages à niveau, ainsi que sur les mesures correctives à prendre; et sur les coûts d'immobilisations et les frais d'entretien annuels des dispositifs de protection aux passages à niveau en vue de simplifier le mode de paiement et de réduire les coûts imputés au budget des administrations de la voirie.

En outre, des études se sont poursuivies sur l'efficacité de l'illumination par projecteurs des passages à niveau, ainsi que sur le recours à des signaux d'avertissement préalable qui se déclencheraient dès que quelqu'un s'approcherait de ces passages. Les agents de la direction participent activement aux travaux des comités qui effectuent des recherches sur les dispositifs de protection.

La dernière année a vu la réalisation de 198 projets de construction relatifs au matériel de signalisation.

Direction de l'analyse économique des chemins de fer

La direction s'occupe de la comptabilité ferroviaire, du calcul des prix de revient et de l'analyse économique de services particuliers, y compris l'administration des subventions (voir les annexes X à XVI).

En 1983, le C.T.C.F. a approuvé les versements suivants:

311 765 628 $	Demandes anticipées en 1983[1]
54 369 867	1982
49 351 553	1978-1981
415 487 048 $	(TOTAL)

[1]En ce qui a trait aux demandes anticipées en 1983, les paiements ont été effectués conformément au Crédit de transport 85a, Loi n° 4 de 1975 portant affectation de crédits.

Analyse des systèmes comptables

Cette division s'occupe de la classification uniforme des comptes (C.U.C.), de la vérification des livres des chemins de fer, des taux d'amortissement, des taux du coût en capital et de l'analyse des états financiers.

Le Guide de classification uniforme des comptes (C.U.C.), qui énonce les instructions et les directives relatives à la comptabilité des exploitations ferroviaires, a été entièrement refondu, puis réédité en 1981; il sera appliqué graduellement au cours des années 1982 à 1984. En outre, les recommandations formulées dans le rapport annuel présenté au C.T.C.F. et à Transports Canada, lequel a été restructuré pour tenir compte des changements apportés à la C.U.C. et d'autres améliorations, seront mises en oeuvre au cours de cette période. La pertinence des modifications apportées aux livres des compagnies ferroviaires et à la façon dont elles font rapport de leurs activités a eu une grande influence sur la nature des travaux effectués dans toutes les principales sphères de responsabilité de la division.

Au nombre des activités importantes de l'année et sur lesquelles il faudra continuer d'insister, mentionnons l'identification et le règlement de problèmes de comptabilité transitoires; la disbribution de bulletins d'interprétation et de modifications concernant la C.U.C., lorsque le besoin s'en fait sentir; et le contrôle d'un nombre croissant d'études des taux d'amortissement ferroviaire afin de répondre aux demandes en ce sens.

En 1983, la division s'est adonnée à d'importantes activités de vérification comptable qui ont permis de rehausser la qualité des programmes de vérification; elles ont porté sur divers aspects jugés importants, à la suite d'examens analytiques ou d'études cycliques, de la tenue de livres des compagnies ferroviaires. Parmi les activités qui revêtent un intérêt particulier, on compte une étude des méthodes comptables de CP Rail concernant les frais de remise à neuf d'une grosse pièce d'équipement, étude qui a abouti à une décision sur le sujet; une répartition des frais généraux administratifs des sociétés entre les activités ferroviaires et non ferroviaires; des études sur la base d'investissement en immobilisations du CN et de CP Rail aux fins d'établissement du coût en capital et d'octroi de subventions; et l'examen de méthodes comptables permettant de régir certains aspects spéciaux des activités de VIA Rail.

La division s'est acquittée de ses responsabilités à l'égard de la vérification et de l'examen des frais imputés en 1981 par le CN et par CP Rail à VIA Rail, et ses travaux pour l'année 1982 sont également en bonne voie.

La Commission a poursuivi son enquête générale sur les coûts en capital. Le comité technique, formé de représentants des compagnies ferroviaires, des provinces et des consortiums de blé, a tenu sa dernière réunion au cours de l'année, en prévision de l'audience qui aura lieu en mai 1984.

Élaboration des systèmes d'établissement du prix de revient

Cette division élabore des méthodes et des systèmes informatisés dont doivent se servir les compagnies ferroviaires des classes I et II, soit la vérification des coûts unitaires et spécifiques devant déterminer les versements de subventions au titre des embranchements et des services voyageurs, l'examen des frais imputés par le CN et CP Rail à VIA Rail, le financement du programme d'audiences réglementaires et la fixation des coûts de prescription des taux de transport de marchandises par chemin de fer, y compris le taux applicable au grain visé par la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. En outre, la division assure des services informatisés à l'égard de l'ensemble des activités du comité.

La division a terminé la vérification des derniers coûts unitaires de CP Rail pour 1981 et 1982 et des derniers coûts unitaires du CN pour 1981. Ces derniers coûts unitaires ont été approuvés ultérieurement par le comité. La division a établi les coûts unitaires et spécifiques de 1981 pour *Algoma Central Railway* et le tronçon nord-ontarien du *"Northlander"*, qui serviront à l'établissement des subventions qui seront versées au CN. La division a participé à la vérification des frais imputés par le CN et CP Rail à VIA Rail pour 1981. Le bien-fondé de ces frais est expliqué en détail dans les accords d'exploitation des chemins de fer respectifs et ces frais sont établis selon les méthodes d'établissement du prix de revient, élaborées à partir du Règlement de la Commission sur le calcul des frais ferroviaires. À la demande de VIA Rail, la division a entrepris un examen de frais additionnels pour 1982 figurant dans les factures annuelles que le CN a soumises à VIA Rail pour des services fournis à VIA Rail aux fins de l'exploitation de ses services voyageurs. Le comité a accédé à la demande de VIA Rail de divulguer les frais d'exploitation mixte imputés par le CN et CP Rail à VIA Rail à l'égard des *Toronto Terminal Railways*.

Après la comparution de représentants de la division devant le Comité sénatorial permanent des transports et des communications et devant le Comité permanent des transports de la Chambre des communes, le personnel de la division a mis à jour un rapport daté d'avril 1983, comparant les modalités d'établissement des coûts d'AMTRAK et de VIA Rail. En réponse à une demande du Comité permanent des transports de la Chambre des communes, la division a préparé une ventilation des frais de gare exigés de VIA Rail par le CN pour l'année 1981.

En 1983, la division a consacré une bonne partie de ses ressources aux derniers paiements de subventions applicables à l'exploitation des embranchements du CN de 1978 à 1981. La division s'est également employée activement à prévoir les frais de transport ferroviaire du grain de l'Ouest pour la campagne agricole 1983-1984. Ces frais ont permis de déterminer la nouvelle échelle tarifaire du transport du grain visé par la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. La division continuera d'être chargée de fixer annuellement le taux de transport de ces grains, dont ceux qui sont transportés sur les embranchements désignés comme dépendant du grain.

Dans le cadre de sa responsabilité qui consiste à assurer des services informatisés à d'autres directions du comité, la division a élaboré plusieurs nouveaux systèmes informatisés concernant, entre autres, les données sur les accidents de chemin de fer et la compilation de renseignements sur les ordonnances émises par le comité. La division a fait l'achat de trois micro-ordinateurs permettant de faciliter le traitement effectué sur de plus petits systèmes du comité et de réduire l'augmentation des frais de prestation de services informatisés.

Division des services ferroviaires

Cette division détermine et recommande les paiements à verser, au titre de subventions, aux compagnies ferroviaires dont les services obligatoires au public sont déficitaires, assure des services d'analyse à l'occasion des audiences publiques, mène annuellement des enquêtes sur les montants que le CN et CP Rail exigent de VIA Rail, et établit des prévisions de coûts pour déterminer l'échelle des tarifs marchandises.

En 1983, la Commission a continué d'accorder son appui financier aux services voyageurs admissibles non exploités par VIA Rail. Un programme important, lancé en 1982 pour régler complètement les demandes de subventions applicables aux années 1977 à 1980 inclusivement et portant sur des embranchements de CP Rail, s'est terminé comme prévu le 31 mars 1983. Un programme analogue visant à régler les demandes de subventions applicables aux années 1978 à 1981 inclusivement et concernant des embranchements du CN est censé être réalisé d'ici le 31 mars 1984.

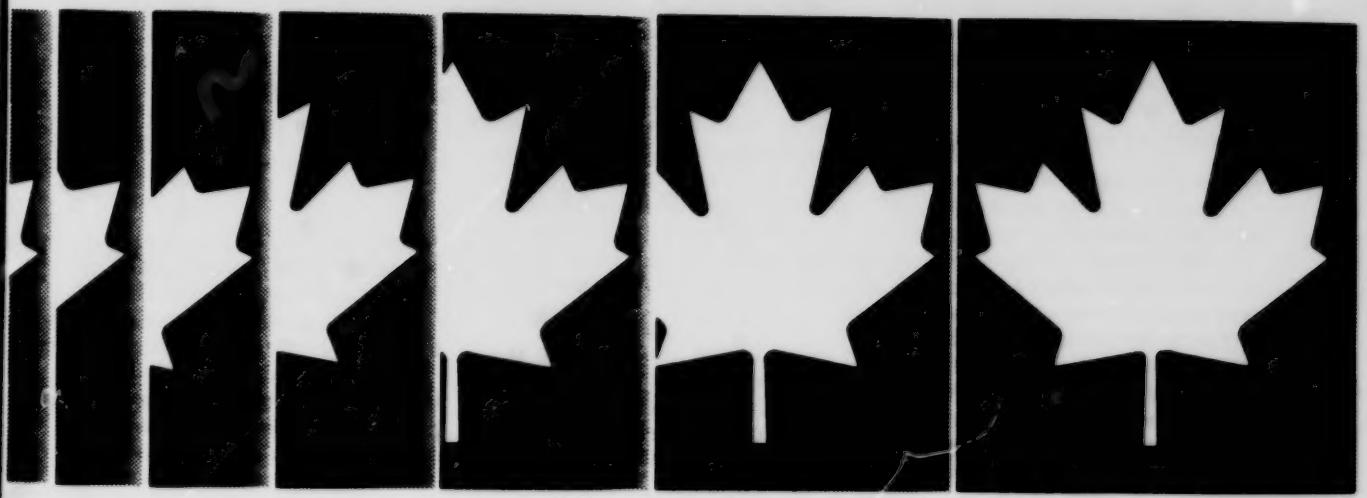
Dans le cadre du programme institué en juillet 1981, des audiences publiques ont été tenues en 1983 sur neuf requêtes en abandon d'embranchements, dont deux par la Division de l'Ouest. Des avis sur neuf autres requêtes ont été publiés pour informer le public, sans qu'il ait fallu tenir d'audiences publiques, et cinq décisions connexes ont été rendues, dont deux par la Division de l'Ouest. En outre, les compagnies ferroviaires ont déposé 17 nouvelles requêtes en abandon d'embranchements en 1983. La Commission a tenu cinq audiences publiques relativement à des requêtes en suppression de services de trains de voyageurs en 1983.

À la demande du ministre des Transports, la Commission fait annuellement enquête sur les montants que le CN et CP Rail imputent à VIA Rail pour des services exploités dans le cadre des services voyageurs de VIA Rail. Les montants sont analysés pour vérifier si ces coûts sont déterminés conformément au Règlement de la Commission sur le calcul des frais ferroviaires. Le règlement des factures est basé sur ces analyses. Le 30 septembre 1983, à la date prévue, la Commission a fait rapport au Ministre des résultats de la vérification qu'elle avait effectuée pour l'année 1981.

La division a procédé à l'établissement du prix de revient des chemins de fer afin de fixer les tarifs du transport des marchandises liés aux subventions accordées en fonction des tarifs en vigueur dans l'Est et du transport des produits du colza régis par le décret n° C.P. 1976-894. La vérification des coûts de transport liés aux tarifs de l'Est des mouvements du CN et de CP Rail pour l'année 1981 a été terminée en 1983 et la vérification pour l'année 1982 est en bonne voie. La division a vérifié les coûts des mouvements du colza qui seront effectués en 1983 et en 1984 par le CN et CP Rail et a fait part de ses constatations aux deux compagnies pour fins de fixation de tarifs. La division a également fait enquête sur les frais associés au transport des conteneurs de Terre-Neuve et a émis à cet égard deux ordonnances provisoires rejetant certains tarifs non compensatoires.

Comité des transports aériens

M.D. Armstrong, Président
R.A. Azzie
J.-L. Bourret
D.H. Chapman
Paul Langlois
J.M. McDonough
R.J. Orange
J.D. Thompson
Anne-Marie Trahan
B.R. Wolfe



Comité des transports aériens

Le Comité des transports aériens (C.T.A.) est chargé de l'application de la Partie II de la Loi sur l'aéronautique et de la rédaction du Règlement sur les transporteurs aériens que la Commission promulgue par la suite.

Responsabilités et pouvoirs

Vue d'ensemble

En vertu de la Loi nationale sur les transports, le comité veille à promouvoir un réseau national de transport aérien efficace, au plus bas prix possible, capable de répondre aux besoins de voyages aériens des Canadiens et des visiteurs au Canada. Le comité réglemente l'entrée des transporteurs aériens sur le marché et leur sortie, veille à ce que les tarifs imposés par les transporteurs aériens soient justes et équitables, fait respecter la réglementation économique fixée par la Partie II de la Loi sur l'aéronautique, élabore et promulgue des ajouts et des modifications au Règlement sur les transporteurs aériens, afin d'assurer la réglementation économique efficace du transport aérien, et conseille le ministre des Transports sur les questions touchant à l'aviation civile.

Permis

Aux termes de la Loi sur l'aéronautique, l'exploitation de services aériens commerciaux exige la délivrance de permis aux transporteurs aériens. Dans certains cas, il doit être prouvé que les services proposés répondent aux besoins présents et futurs du public, alors que d'autres demandes n'ont qu'à faire la preuve de la capacité financière et opérationnelle du transporteur. Toutefois, aucun permis n'est requis pour des activités comme la pulvérisation des récoltes par les agriculteurs autorisés, l'utilisation d'un aéronef par un employé pour son employeur, les spectacles aériens, les démonstrations d'aéronefs et les sauts en parachute.

Pour obtenir un permis ou une dispense, on doit déposer une demande auprès du comité. Le processus comporte, le cas échéant, un avis destiné à obtenir les réactions du public et des transporteurs aériens concurrents. Dans les cas où l'intérêt du public ou les conséquences pour les concurrents sont exceptionnels, et lorsque le dossier est insuffisant, on tient des audiences publiques.

Après avoir examiné la requête accompagnée des documents qui la justifiaient, et les objections ou demandes de modification y afférentes, le comité rend une décision qui, si elle est favorable, donne lieu à la délivrance d'un permis approprié sous réserve que le requérant se conforme aux exigences d'ordre financier ou autre du comité (voir l'annexe XVII).

Tarifs et services

Le prix et les conditions de transport des voyageurs et des marchandises sont régis par les tarifs publiés par les transporteurs, déposés auprès du comité et acceptés par lui. Le public peut se procurer ces tarifs auprès du transporteur ou du comité.

Les tarifs doivent être clairs et précis. Les conditions de transport et le niveau des tarifs doivent être justes et raisonnables. Les restrictions imposées dans le cas des tarifs très réduits ont pour but d'optimiser l'utilisation des ressources du transporteur, sans pour autant diminuer l'accès aux services essentiels offerts à plein prix. Le comité est autorisé à prendre certaines mesures en présence de prix qui ne sont pas raisonnables ou en cas de discrimination.

Surveillance

Le comité doit également s'assurer que personne n'exploite un service aérien commercial sans être titulaire d'un permis valide ou que les titulaires de permis n'exploitent pas de tels services dans des conditions contrevenant à leurs permis ou à leurs tarifs. Dans de tels cas, des inspecteurs et le personnel chargé de la délivrance des permis et des tarifs effectuent une enquête.

Analyse de la réglementation

Le comité revoit le Règlement sur les transporteurs aériens de sa propre initiative ou lorsque les transporteurs aériens ou le public attirent son attention sur l'existence de problèmes. Les changements proposés sont annoncés, les commentaires des personnes intéressées sont examinés et les recommandations sont soumises à l'approbation de la Commission.

Administration des subventions

La politique fédérale relative aux transporteurs aériens régionaux leur permet de recevoir certaines subventions. Le comité a la charge de vérifier la situation financière des transporteurs avant que des subventions ne soient autorisées. Pareillement, c'est le personnel du comité qui vérifie les contrats de services aériens subventionnés par Transports Canada.

Organisation

Le personnel du comité est réparti entre quatre directions : la Direction de l'administration, la Direction de l'analyse des services aériens, la Direction du transport aérien international et la Direction de l'exploitation, qui relèvent toutes du directeur exécutif du C.T.A.

Direction de l'administration

La Direction de l'administration comprend le Secrétariat du comité et la Section des services financiers et administratifs.

Le secrétariat prépare les décisions, les ordonnances, les avis d'audience, ainsi que les ordres du jour et les procès-verbaux des réunions du comité.

La Section des services financiers et administratifs coordonne les prévisions budgétaires et surveille la gestion générale des ressources humaines et financières du comité.

Direction de l'analyse des services aériens

Les cinq divisions de cette direction effectuent des analyses et conseillent le comité dans les domaines de l'économie, de la réglementation, des finances et de l'exploitation.

La Division de l'analyse des études économiques conseille le comité dans le domaine économique, évalue les requêtes afin de déterminer si les services projetés répondent aux besoins présents et futurs du public, fournit du personnel de soutien lors des audiences et mène des enquêtes et des études économiques sur des activités déterminées de transporteurs aériens et sur l'ensemble de l'industrie aéronautique.

La Division des vérifications surveille les pratiques comptables des transporteurs aériens et, au besoin, formule des recommandations sur les changements à apporter aux politiques, règles et règlements d'ordre financier du comité, ainsi que sur les normes de capacité financière applicables à tous les transporteurs aériens canadiens. Elle évalue toutes les demandes déposées auprès du comité en vue de nouveaux services aériens, de transferts, de cessions de contrôle, de fusions et d'amalgamations afin de faire des recommandations par rapport aux exigences financières à imposer, de manière à ce que les transporteurs canadiens qui obtiennent un permis de service aérien commercial, et ceux qui étendent leurs activités, entreprennent ces activités nouvellement autorisées sur une base financière solide. Le personnel de la division effectue des enquêtes spéciales et des vérifications sur place afin de déterminer la situation financière des transporteurs ainsi que la validité des demandes de subventions, et d'offrir des conseils et une aide d'ordre financier à la Section de la surveillance de la Direction de l'exploitation.

La Division de l'analyse financière conseille le comité à propos du caractère équitable et raisonnable des projets de modifications des taux et des tarifs, des subventions aux transporteurs aériens, de la capacité financière des transporteurs assurant des services aériens d'affrètement intérieurs et internationaux, et des dispositions relatives à la protection des paiements anticipés des passagers.

La Division de l'analyse de l'exploitation étudie l'exploitation et la gestion des transporteurs aériens et fait des enquêtes et des rapports sur le rendement et les caractéristiques d'utilisation des aéronefs et du matériel utilisés dans le cadre de certains services aériens commerciaux. La division est également chargée de superviser le traitement informatisé des statistiques de l'aviation.

La Division des conseils en matière de politique élabore et recommande des changements aux aspects économiques du Règlement sur les transporteurs aériens et participe aux comités interministériels chargés de l'élaboration des politiques gouvernementales dans le domaine aéronautique. De plus, elle examine et recommande des modifications aux exigences du comité en matière de rapports statistiques et le représente à des conférences de nature économique et statistique de l'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.).

Direction du transport aérien international

La direction veille à ce que les mécanismes de réglementation applicables aux services internationaux des transports aériens, qui sont prévus dans les accords bilatéraux et multilatéraux, répondent aux besoins des usagers canadiens du transport aérien et

contribuent à accroître les avantages économiques pour le Canada et les transporteurs aériens canadiens. Bien que faisant partie du Comité des transports aériens, la direction relève également du Comité de la politique en matière de transport international en ce qui concerne les questions de politiques sur le transport international.

La direction est principalement chargée de collaborer, avec d'autres ministères, à la préparation et à la négociation d'accords avec des gouvernements étrangers donnant lieu à la création ou à la modification de services aériens, d'aider à la mise en oeuvre et à l'administration de ces accords en procédant, en particulier, à l'analyse et à l'interprétation de leurs conditions et dispositions en vigueur, d'informer les intéressés des répercussions sur les usagers et les transporteurs canadiens, de consulter les autorités aéronautiques étrangères au sujet de l'exploitation de services aériens internationaux réguliers et d'affrètement, et de représenter les intérêts canadiens aux réunions de l'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.) et la Commission européenne de l'aviation civile (C.E.A.C.).

Direction de l'exploitation

Cette direction compte deux divisions : la Division des permis et la Division des tarifs et des services.

La Division des permis veille à l'application des lignes de conduite et des règlements sur la délivrance des permis d'exploitation de services aériens intérieurs et internationaux. Elle est formée de quatre sections.

La Section des services intérieurs s'occupe principalement d'analyses et de l'application des règlements régissant la délivrance de permis d'exploitation des services à taux unitaires, des services spéciaux et des services d'affrètement. Elle étudie les plaintes alléguant l'exploitation de services non autorisés à partir de la base d'un autre transporteur ou entre des points prévus dans le permis d'un autre transporteur.

La Section des services internationaux délivre les permis d'exploitation des services aériens internationaux à horaire fixe et d'affrètement, en provenance ou à destination du Canada; elle exerce une surveillance sur les nombreux vols internationaux d'affrètement avec réservation anticipée et voyages tout compris. Enfin, elle participe à certaines négociations internationales entre le Canada et d'autres pays (voir les annexes XVIII et XIX).

Le Section de l'analyse produit des rapports analytiques sur les règlements, permis et requêtes.

La Section de la surveillance est chargée de faire enquête sur les services aériens exploités illégalement et sans autorisation. En plus du personnel de son bureau principal à Ottawa, la section compte des agents à Vancouver, à Edmonton et à Winnipeg.

La Division des tarifs et des services assure le respect des exigences du comité en matière de tarifs, de taux et de services, et comporte trois sections.

La Section des services à horaire fixe est chargée des tarifs passagers, des tarifs marchandises et des services à taux unitaires des transporteurs aériens réguliers des classes 1, 2, 3, 8, 9-2 et 9-3. La Section des services d'affrètement est chargée des tarifs et des services d'affrètement des transporteurs des classes 4 et 9-4. La Section des dossiers tient le dossier public de tous les tarifs et horaires ou tableaux de service déposés auprès du C.T.A. (voir les annexes XIX et XX).

La division s'occupe des enquêtes sur les plaintes ainsi que des allégations d'infractions de la part des transporteurs aériens. La division a également encouragé l'adoption de certaines dispositions relatives aux tarifs et contrats qui permettent de définir plus clairement les conditions dans lesquelles le transporteur est disposé à transporter les handicapés et (ou) est capable de le faire. En outre, du fait que l'établissement de tarifs internationaux implique un processus très différent de celui qui joue sur le plan intérieur, la division intervient constamment dans l'établissement des prix ayant cours dans le domaine du transport aérien international, grâce à des accords bilatéraux avec d'autres pays, à des entretiens multilatéraux avec des groupes de pays (C.E.A.C.-O.A.C.I.) ou aux conférences tarifaires des associations internationales de transporteurs aériens (A.T.A.I.).

Points saillants des activités

Roumanie

Un accord paraphé en juin 1981, sous réserve de l'approbation des autorités supérieures, a finalement été signé le 27 octobre 1983. Cet

accord autorise une compagnie aérienne désignée par la Roumanie à exploiter des services aériens entre ce pays et Montréal et au-delà jusqu'à New York avec des droits de trafic en transit pour les vols destinés à deux des villes suivantes ou en partant : Copenhague, Vienne, Amsterdam ou Bruxelles. Une compagnie canadienne désignée peut exploiter des vols sur Bucarest avec des droits de trafic sans restrictions à un point intermédiaire et deux autres points au-delà. L'accord prévoit également des droits de transit ouvert à Bucarest à destination et au départ de points situés dans des pays tiers pour le transporteur canadien et, pour plus tard, un droit de trafic intermédiaire conditionnel pour le transporteur roumain.

Sainte-Lucie

Les négociations, qui se sont déroulées à Castries (Sainte-Lucie) du 21 au 23 septembre, ont abouti à la conclusion, sous réserve de l'approbation des autorités supérieures, d'un accord de services aériens. Aux termes des échanges de notes supplémentaires, le gouvernement de Sainte-Lucie est autorisé à désigner le transporteur appartenant au gouvernement de Trinité et Tobago, et contrôlé par lui, comme transporteur chargé de l'exploitation des services faisant l'objet de l'accord. Celui-ci permet à Sainte-Lucie de desservir immédiatement Toronto via des points intermédiaires aux Caraïbes et de desservir plus tard Montréal, sous certaines conditions. En échange, le Canada est autorisé à desservir Sainte-Lucie à partir de n'importe quel point du Canada via deux points aux Caraïbes et deux points au-delà de Sainte-Lucie, avec des droits de trafic sans restrictions.

Négociations bilatérales

Après que le ministre des Transports eut annoncé le 8 février 1983 que des exceptions au moratoire de 1976 sur la desserte de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto par d'autres transporteurs étrangers seraient étudiées cas par cas, des négociations ont eu lieu à la demande des pays suivants : Portugal — du 15 au 18 août et Danemark, Norvège, Suède — du 11 au 13 octobre 1983. Bien que ces négociations n'aient pas abouti, elles devraient reprendre en 1984.

Une quatrième série de négociations a eu lieu à Ottawa du 29 au 31 août 1983 à la demande du gouvernement mexicain dans le cadre de négociations ayant pour objet de modifier l'accord de 1961. Bien qu'elles n'aient pas abouti, elles ont permis aux délégations de préciser leur position. Le Mexique souhaite obtenir le droit d'exploiter des vols sur le marché Canada-Mexique et d'augmenter ses activités d'affrètement, alors que ce qui intéresse le Canada c'est d'éliminer certains éléments de l'ancien accord qui permettraient à un transporteur canadien de recommencer à assurer des services à horaire fixe. Une cinquième série de négociations est prévue en 1984.

Consultations

Les autorités aéronautiques canadiennes ont eu des consultations avec leurs homologues de l'Administration de l'aviation civile polonaise le 28 janvier 1983 au sujet des vols d'affrètement; avec le ministère hollandais de l'Aviation civile le 2 mars 1983, sur des questions d'affrètement et de tarifs; et avec le Bureau fédéral de l'aviation civile suisse, les 15 et 16 juin, au sujet de tarifs.

Les autorités aéronautiques d'un certain nombre d'autres pays ont également été consultées par correspondance.

Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.)

Un représentant de la direction a continué à remplir les fonctions de délégué canadien substitut auprès du Comité des transports aériens de l'O.A.C.I. qui est un organisme permanent s'occupant du transport aérien et de questions économiques.

La direction a participé à la 24e session de l'Assemblée de l'O.A.C.I. tenue à Montréal, du 20 septembre au 7 octobre 1983. Durant les travaux préparatoires à cette réunion, la direction a participé à l'étude du transport aérien, de diverses questions économiques ainsi que des points juridiques connexes. À l'Assemblée, le représentant du comité était chargé d'assurer la participation canadienne à la Commission économique de cette réunion. L'Assemblée a établi un certain nombre de conditions qui auront un effet sur l'évolution du transport aérien international.

Un membre du personnel a participé à la 25e session du Comité juridique tenue à Montréal, du 12 au 15 avril 1983, qui a établi le programme de travail de l'O.A.C.I. dans le domaine juridique et a étudié, entre autres, dans le cadre du Traité de Varsovie, la responsabilité des compagnies aériennes et celle des organismes de contrôle de la circulation aérienne.

Un membre du personnel a continué à représenter le Canada au sein de l'équipe d'experts de l'O.A.C.I. chargée de la réglementation des services de transports aériens. Cette équipe a tenu sa septième réunion en mars 1983, au cours de laquelle elle s'est particulièrement adonnée à l'élaboration de lignes directrices pour la réglementation du transport aérien non régulier.

Autres réunions internationales

La direction a participé à Washington, les 9 et 10 février 1983, à une réunion portant sur la mise en oeuvre de la Déclaration de Bonn de 1978 relative à la saisie illégale d'aéronefs. L'intervention du C.T.A. a surtout trait aux techniques de réglementation et à la coordination avec les activités de l'O.A.C.I.

Les sixième et septième réunions de la C.E.A.C. et des États-Unis d'Amérique sur l'établissement des prix à l'égard de l'Atlantique-Nord se sont déroulées à Paris, du 6 au 8 juillet 1983, et à Washington, du 24 au 29 octobre 1983. Un représentant du C.T.A. a assisté, à titre d'observateur officiel, aux discussions qui ont porté sur certains éléments du Protocole d'entente de 1982 entre les États-Unis et certains États membres de la C.E.A.C.

Un agent de la direction a représenté le Canada, à titre d'observateur, à la réunion spéciale de la Conférence 12 sur les tarifs des voyageurs de l'A.T.A.I. — Canada/Europe, tenue à Bruxelles, du 1er au 3 juin 1983. Cette réunion se déroulait dans le cadre des efforts déployés par l'A.T.A.I. sur le plan multilatéral, pour résoudre certains problèmes urgents de tarifs concernant les services aériens réguliers entre le Canada et l'Europe.

La direction a continué à assumer la présidence du comité national de facilitation dont les travaux portent sur le programme de facilitation de l'O.A.C.I. (Annexe 9 à la Convention de Chicago), ainsi que du Comité interministériel pour les activités de l'O.A.C.I. relatives aux droits aériens internationaux.

Réunions avec les associations de transporteurs aériens

À l'invitation des organismes concernés, les commissaires et agents supérieurs du C.T.A. ont assisté aux assemblées annuelles d'associations de transporteurs aériens, tenues au cours de l'année, et qui ont fourni d'excellentes occasions d'établir un dialogue avec les transporteurs, et de répondre directement aux questions qui intéressent l'industrie ou certains de ses secteurs.

Tarifs et taux

Le programme "six et cinq" du gouvernement fédéral a obligé le comité à contrôler les augmentations de tarifs, de taux et de fret imposées par les transporteurs aériens. Cette activité du comité a accaparé plus de temps qu'auparavant et il en sera de même tant que le programme sera en vigueur.

En juillet 1983, CP Air a déposé des tarifs en vue d'une vente de places à prix réduits prévue pour l'automne. Après examen, le comité a jugé que ces tarifs pouvaient être considérés comme inéquitables et déraisonnables et a décidé de surseoir à leur acceptation. Le transporteur a présenté de nouvelles justifications et le comité est revenu sur sa décision en août. Cette mesure a permis à Air Canada d'adopter, à son tour, des tarifs équivalents.

En octobre 1983, Nordair a pris des mesures pour offrir les mêmes réductions de prix qu'Air Canada pour les parcours sur lesquels les deux transporteurs ont des services concurrentiels. Le comité a toutefois demandé à Nordair d'offrir ces tarifs à l'ensemble de son réseau intérieur, ce qui a été fait, si bien que les collectivités du Nord ont pu, à leur tour, bénéficier de tarifs réduits.

Modifications au Règlement

Modifications approuvées par la Commission

De nombreuses modifications ont été apportées en 1983 au Règlement sur les transporteurs aériens. Les plus importantes portaient sur les points suivants :

— l'élargissement de la définition des services aériens commerciaux d'affrètement de classe 4 afin de permettre la prestation de la plupart des services spéciaux de classe 7 à partir de n'importe quel point du Canada — (les services de classe 7 sont tenus de fournir quelque chose de plus que les services de classe 4, ou des prestations dif-

férentes, et s'appliquent uniquement au transport des personnes requises pour aider à la prestation du service spécialisé);
- une dispense de durée indéfinie pour les candidats aux permis AAD et APS de classe 7 de la nécessité de prouver que le service répond aux besoins présents et futurs du public; les candidats doivent cependant convaincre le comité que le service aérien commercial envisagé sera financièrement viable et qu'ils ont une capacité financière suffisante pour assurer le service aérien pour lequel ils ont fait une demande;
- la prolongation jusqu'au 8 février 1985 de la suspension des droits primaires de services d'affrètement pour le transport du bétail et l'autorisation de partage des affrètements complets d'origine canadienne, à la condition que ceux-ci soient limités au transport du bétail;
- la suppression de la nécessité pour les acheteurs de titres de transport VARA et VARA intérieur de verser le montant total de leur billet avant le commencement du voyage;
- la nécessité d'indiquer certains renseignements sur les billets émis aux voyageurs VARA et de fournir des renseignements à la demande du comité plutôt que d'avoir à le faire de manière continue;
- la réduction des délais prévus pour le dépôt des demandes VARA/AVTC et AVTC de 75 à 45 jours avant la date proposée d'exploitation;
- l'autorisation d'annoncer et de vendre des places revendables sur vols d'affrètement avant l'approbation du C.T.A., à la condition d'ajouter la mention "sous réserve de l'approbation du C.T.A", et la réduction de la somme de renseignements que doit contenir la réclame de l'affréteur;
- l'augmentation de l'assurance minimale applicable aux passagers jusqu'à concurrence de 300 000 $ par place, plus une limite plus élevée de responsabilité publique allant d'un minimum de 1 000 000 $ pour les aéronefs des groupes A, B, A-RW et B-RW à un montant supérieur pour les aéronefs de plus grande taille en fonction de la charge maximale au décollage de l'appareil;
- l'obligation pour tous les transporteurs titulaires d'un permis de déposer un certificat d'assurance;
- l'adoption d'une modification qui permet au Comité des transports aériens d'accorder un caractère confidentiel aux renseignements d'ordre financier ou interne qui concernent un candidat à un permis ou un transporteur aérien, ce qui évite de les rendre publics;
- une nouvelle prolongation jusqu'au 1er juin 1984, de certaines dispenses relatives aux exigences des services aériens commerciaux effectués au moyen d'aéronefs à voilure tournante.

Modifications à l'étude au 31 décembre 1983

Les modifications du Règlement à l'étude, dont la plupart ont fait l'objet d'un avis public, mais qui n'ont pas encore été soumises à la Commission, portent sur les points suivants :

- intégrer au Règlement sur les transporteurs aériens des conditions et exigences relatives à la propriété, à l'actif et aux finances, que le C.T.A. a imposées depuis bon nombre d'années aux transporteurs qui demandent des permis, selon une politique qu'il s'était établie;
- permettre aux transporteurs aériens des classes 1, 2 et 3 d'affréter des aéronefs d'autres transporteurs pour desservir les points mentionnés dans leur permis, moyennant un certain taux unitaire de transport, lorsqu'ils ont besoin d'aéronefs supplémentaires à cause de la demande ou s'ils ont des problèmes d'entretien;
- autoriser les vendeurs d'aéronefs commerciaux à faire la démonstration de leur produit à des clients éventuels et à recouvrer de ces clients certains coûts directs d'exploitation, sans qu'ils aient à détenir un permis valide d'exploitation de service commercial aérien;
- procéder à des modifications qui dispenseraient les exploitants d'aéronefs ultra-légers/extra-légers de l'obligation de détenir un permis commercial valide pour louer les appareils sans équipage ou les utiliser pour l'entraînement au vol;
- réduire de 45 à 30 jours les délais prévus pour le dépôt des demandes pour les vols d'affrètement complet de classe 9-4, présentées par les transporteurs canadiens des groupes A à E, ainsi que pour tous les vols d'affrètement de classe 9-4, effectués par les transporteurs étrangers.

Rapports et études

En mars et en avril 1983, le personnel de la Direction de l'analyse des services aériens et de la Division de l'Ouest de la Commission a mené sur place une enquête sur les services aériens du centre-nord de la Colombie-Britannique afin d'actualiser un certain nombre de questions intéressant le Comité des transports aériens. Il s'agissait notamment du marché des vols d'affrètement à Fort St. John, des services à taux unitaire et d'affrètement à Tumbler Ridge et du service à taux unitaire entre Prince George et Rince Rupert. Les résultats de cette étude ont été publiés en décembre 1983 dans le "Rapport de l'enquête sur les services aériens dans la région centre-nord de la Colombie-Britannique".

Le personnel de la Direction de l'analyse des services aériens a participé avec celui de la Direction de la recherche, à la rédaction d'un rapport publié en novembre 1983 et intitulé "Revue des tarifs aériens réduits: Les cinq premières années". Ce rapport présente les résultats d'une enquête détaillée effectuée par le C.T.A. sur les tarifs très réduits au cours de la période 1978-1982. Il constitue le quatrième d'une série d'examens des tarifs réduits effectués dans le cadre d'un projet permanent mené conjointement par la Direction de la recherche et le Comité des transports aériens et établi en marge de l'expérience de trois ans relative aux tarifs aériens réduits sur les vols intérieurs, qui avait été entreprise en 1978 sur les instructions du gouverneur en conseil.

En 1983, un certain nombre de documents de travail ont été réalisés pour servir d'articles de fond aux participants aux audiences publiques et à une conférence pré-audience qui eut lieu dans le courant de l'année. Ils traitaient des sujets suivants : "Commercial Helicopter Operations: A Review of Economic Regulation, Operating Environment and Results", qui a précédé une audience publique portant sur l'industrie de l'exploitation des hélicoptères ayant eu lieu en mars et en avril; "Réglementation des services aériens de courrier", qui a précédé une audience publique consacrée à ce sujet en novembre; "Réglementation des vols intérieurs de types VARA et AVTC", qui a précédé une conférence pré-audience sur la politique d'établissement des tarifs aériens qui s'est également déroulée en novembre.

Subventions accordées aux transporteurs aériens régionaux

Des vérifications ont été effectuées, conformément à la politique sur les subventions versées aux transporteurs aériens régionaux, relativement aux activités de 1982 de Québecair et de *Eastern Provincial Airways Ltd.* Le comité a versé des subventions à Québecair pour ses services en bas de la rive Nord et à *Eastern Provincial Airways Ltd.* pour compenser des pertes subies en assurant un service essentiel dans les régions éloignées.

Subvention accordée au service aérien local des Prairies

Au nom de Transports Canada, le comité a effectué une vérification du montant des subventions à verser par Transports Canada à *Perimeter Airlines (Inland)* pour assurer des services sur les routes Winnipeg-Dauphin-Brandon et Winnipeg-Dauphin-Yorkton-Saskatoon.

Surveillance

En 1983, la Section de la surveillance a fait enquête sur 367 causes dont 161 ont été renvoyées à la Gendarmerie royale du Canada (G.R.C.) chargée de faire des enquêtes plus approfondies en vue de peut-être intenter des poursuites. Les causes qui ont le plus retenu l'attention de la section ont continué à avoir trait aux allégations d'activités illégales de la part de transporteurs aériens, sous le couvert d'accords de location ou de gestion.

Le Protocole d'entente relatif à la surveillance, signé entre la C.C.T. et la G.R.C., a été ratifié et a considérablement amélioré la coordination des interventions du C.T.A. et de la G.R.C. aux accusations d'activités illégales de la part de transporteurs aériens commerciaux. Pour accroître l'efficacité de ces efforts conjoints, la section a présenté 12 exposés officiels sur les méthodes d'enquête devant le personnel de la G.R.C. à divers endroits au Canada, conformément à la Partie II de la Loi sur l'aéronautique et aux Règlements connexes.

La Section de la surveillance a poursuivi ses activités dans le domaine de la formation conjointement avec ses homologues de l'Administration canadienne des transports aériens (A.C.T.A.). Des membres de la section ont suivi ou animé quatre séances de formation de l'A.C.T.A.

Audiences publiques

En 1983, le comité a tenu des audiences publiques pendant 32 jours, y compris une audience qui avait commencé en 1982 mais s'est poursuivie en 1983. Ces audiences ont eu lieu à St-Jean (T.-N.), Hull (Qué.), Barrie (Ont.), Edmonton (Alb.), Yellowknife (T.N.-O.), Vancouver, Kelowna, Campbell River et Prince George (C.-B.) et ont porté sur diverses questions allant des services d'aéronefs à voilure tournante et des services aériens de messageries au changement de contrôle d'un important exploitant d'hélicoptères et aux demandes de permis de classes 2, 3, 4, 7, 9-2 et 9-4.

Une audience publique sur la réglementation des services aériens commerciaux assurés au moyen d'aéronefs à voilure tournante, mais excluant les requêtes de permis, a été tenue dans cinq villes canadiennes, au printemps de 1983.

L'audience a étudié, entre autres, l'incidence de la déréglementation partielle adoptée en avril 1980 par la C.C.T., à la demande du ministre des Transports. Il reste à déterminer si la déréglementation partielle est suffisante ou s'il faut déréglementer davantage.

À la suite d'une demande du Ministre qui préconisait la tenue d'une audience publique sur les tarifs aériens, le comité a tenu une conférence pré-audience à la mi-novembre afin de déterminer la portée, la date et l'endroit de cette audience devant débuter en février 1984. Elle traitera de la question des tarifs aériens intérieurs et des incidences des tarifs transfrontaliers et internationaux; l'audience portera également sur la réglementation des VARA intérieurs et AVTC intérieurs dans le but de déterminer les modifications éventuelles que le comité pourrait apporter à ces politiques ou à ces méthodes, de décider des modifications éventuelles au Règlement sur les transporteurs aériens que le comité pourrait recommander à la Commission, et de déterminer les modifications éventuelles à la politique nationale du transport aérien que la Commission pourrait recommander au ministre des Transports.

La comité a annoncé qu'il proposait, aussitôt après la tenue de l'audience nationale sur les tarifs aériens, la tenue d'une audience distincte sur le coût des transports aériens dans le Nord et les régions éloignées, laquelle se déroulera dans un certain nombre de localités du Nord et de collectivités éloignées.

Autres questions

En réponse à l'augmentation sensible des demandes déposées et attendues, en vertu de l'Échange de notes, L-9 et 278, de l'Accord sur les services aériens non réguliers entre les États-Unis et le Canada, le comité a, en août 1983, fait connaître au *Civil Aeronautics Board* les critères qu'il juge appropriés pour les services de caractère local et régional, à savoir : l'origine et la destination véritables ainsi que le volume de trafic, le rapport entre le service envisagé et les parcours établis en vertu de l'Accord sur les transports aériens, la longueur du parcours et la taille et le type d'aéronefs à utiliser. Le comité a particulièrement mis l'accent sur le fait que les services locaux et régionaux doivent avant tout avoir pour destination ou origine les points nommés dans la demande.

Conformément à ces critères, les requêtes présentées par *Empire Airlines* et *Eastern Air Lines* leur ont été renvoyées et une requête de *Northwest Airlines* a été rejetée.

Décisions importantes

La décision n° 7235 du 4 février 1983 a approuvé une requête déposée par *Eastern Provincial Airways Ltd.* en vue de supprimer une clause qui lui interdisait d'exploiter des services de navette entre Montréal et Fredericton et entre Montréal et Saint-Jean (N.-B.).

La décision n° 7556 du 19 août 1983 a approuvé, pour une période de deux ans, une requête déposée par CP Air et par *Eastern Provincial Airways Limited* pour que CP Air puisse accorder sous contrat à *Eastern Provincial Airways Limited* l'exploitation du segment Montréal et Halifax autorisée en vertu du permis n° A.T.C. 3092/80(S) de CP Air, au moyen d'aéronefs du groupe F.

La décision n° 7629 du 20 septembre 1983 a rejeté une requête de *Northwest Airlines Inc.* en vue d'obtenir l'autorisation d'exploiter un service de classe 9-3 entre

Billings (Montana) et Calgary (Alb.) en utilisant des aéronefs à voilure fixe du Groupe G. Le comité a en effet conclu que la manière dont ce service proposé était conçu n'en faisait pas un service régional et local au sens où l'entendaient les Notes L-9 et 278 échangées entre les États-Unis et le Canada.

La décision n° 7673 du 11 octobre 1983, rendue à la suite d'une audience publique tenue à Kelowna (C.-B.) en avril 1983, approuve, pour une période de deux ans, une demande présentée par *Kelowna Flightcraft Air Charters Ltd.* en vue de l'autorisation d'exploiter un service international de classe 9-2 entre Penticton (C.-B.) et Spokane (Washington) au moyen d'aéronefs à hélice de Groupe E, jusqu'à concurrence d'un maximum de sept voyages aller-retour hebdomadaires entre Spokane et Penticton.

La décision n° 7686 du 20 octobre 1983 a rejeté une requête de *Pacific Western Airlines Limited* en vue de modifier certaines des conditions de son permis de classe 1 afin de pouvoir assurer un service sans restriction entre Calgary et Vancouver et entre Edmonton et Vancouver. Comme cette proposition entraînait certaines répercussions du fait de l'exploitation, par des transporteurs aériens nationaux, de services de navette au sein d'un réseau de transporteurs régionaux, le comité a proposé la tenue d'une audience publique pour étudier la question.

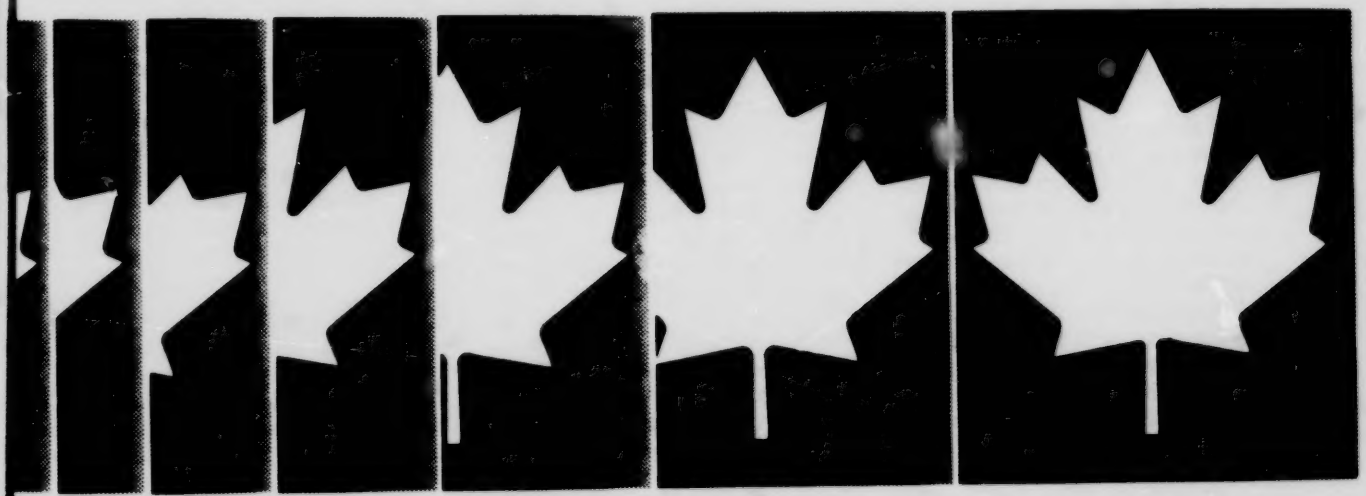
La décision n° 7743 du 21 novembre 1983 n'a pas rejeté la prise de contrôle de *Pacific Western Airlines Limited*, jusque-là contrôlée par le gouvernement de la province de l'Alberta, par la *Pacific Western Airlines Corporation*, société de portefeuille appartenant en totalité au gouvernement de la province de l'Alberta.

La décision n° 7791 du 15 décembre 1983, rendue à la suite d'une audience publique tenue en avril 1983 à Hull (Qué.), n'a pas reconnu le changement du contrôle d'*Okanagan Helicopters Ltd.* et son passage de *Wescan Resource Equipment Ltd.* à *United Helicopters Limited*, *Wescan Resource Equipment Ltd.* et *The Resource Service Group Ltd.*

La décision n° 7700 du 25 octobre 1983, rendue à la suite d'une audience publique tenue à Hull (Qué.) en décembre 1982, janvier et février 1983, a approuvé avec certaines modifications les requêtes présentées par *Federal Express Corporation* et *Airborne Express Corporation* en vue d'obtenir l'autorisation d'assurer des services aériens de courrier entre divers points des États-Unis et du Canada.

Comité des transports par eau

Paul Langlois, Président
R.A. Azzie
D.H. Chapman
D.H. Jones
J.M. McDonough
Anne-Marie Trahan
J.F. Walter
B.R. Wolfe



Comité des transports par eau

Créé en vertu de la Loi nationale sur les transports et soumis à ses dispositions générales, le Comité des transports par eau (C.T.E.) est chargé de l'application des lois concernant la réglementation de certains aspects des transports par eau et de fournir conseils et renseignements au gouvernement fédéral sur ce qui touche au développement et à l'exploitation des services de transport par eau.

Le Comité des transports par eau est chargé de l'application de la Loi sur les transports, qui régit le transport de marchandises et de passagers par navire sur le fleuve Mackenzie et certains transports de marchandises générales sur les Grands lacs. Les fonctions quasi-judiciaires du comité comportent la délivrance de permis aux transporteurs et aux navires et l'approbation des tarifs. Les demandes de permis sont étudiées en fonction de la commodité et des besoins du public. Les tarifs types déposés par les titulaires ne sont autorisés que s'ils sont justes et raisonnables, de l'avis du comité. Lorsque celui-ci rejette un tarif type, il peut soit ordonner le dépôt d'un nouveau tarif, soit en prescrire un autre. Les pouvoirs administratifs du comité s'étendent à la classification du fret, aux documents financiers et statistiques, ainsi qu'aux modalités de dépôt des tarifs (voir l'annexe XXI).

Conformément à l'article 27 de la Loi nationale sur les transports, les responsabilités du comité s'étendent également aux acquisitions de compagnies de transport par eau. Lorsqu'il y a opposition à un projet d'acquisition d'une compagnie de transport par eau ou de fusion entre compagnies, le comité effectue une enquête pour s'assurer que ce projet ne restreint pas indûment la concurrence et ne porte pas autrement préjudice à l'intérêt public.

Le comité est également chargé de réglementer le cabotage entre ports canadiens, qui comprend le transport de marchandises ou de passagers. Les navires battant pavillon étranger peuvent participer à ces activités de cabotage s'il n'y a pas de navires canadiens appropriés disponibles pour assurer le service. Comme le stipule le Règlement d'exemption sur le cabotage, les navires étrangers doivent demander à être dispensés des dispositions de la partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada. Dans de tels cas, la C.C.T. renseigne le ministre du Revenu national sur la disponibilité de navires canadiens appropriés.

Le comité est chargé de l'application de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes de 1979. Sur le plan international, il est courant que les compagnies maritimes assurant un service de navire de ligne (exploitation de porte-conteneurs transocéaniques soumis à des horaires fixes) forment des associations de transporteurs organisées selon des critères géographiques afin d'établir des tarifs uniformes et de coordonner les services. Aux termes de la loi canadienne, ces associations, appelées "conférences maritimes", sont autorisées à assurer un service, à condition qu'elles respectent les dispositions de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Dans le cadre de l'application de cette loi, le comité tient des relevés de tarifs et un dossier des accords, joue un rôle de conciliation entre les conférences et les expéditeurs et assure le respect de la loi.

La Loi sur le pilotage prévoit quatre régions géographiques dans chacune desquelles elle a institué une administration chargée d'établir, d'exploiter et de gérer un service de pilotage efficace pouvant garantir la sécurité de la navigation. En vertu de cette loi, les administrations de pilotage sont tenues de publier dans la Gazette du Canada tous les tarifs de droits de pilotage qu'elles entendent prescrire. Tout intéressé, qui a des raisons de croire qu'un tarif ainsi proposé nuit à l'intérêt public, peut déposer un avis d'opposition auprès de la Commission. Dans un tel cas, l'application des modifications projetées est suspendue et le comité devient habilité à mener une enquête qui peut nécessiter la tenue d'audiences publiques. L'administration concernée doit alors tenir compte de la recommandation formulée par le comité.

La Loi sur l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent exige de cette administration qu'elle dépose certains tarifs auprès de la Commisssion.

En vertu de la Loi nationale sur les transports, la Commission est chargée d'effectuer des enquêtes, de tenir des dossiers, de présenter des rapports et de fournir des conseils sur la mise au point et l'exploitation de services de transport par eau au Canada. Afin de s'acquitter de ces responsabilités consultatives, le comité assure le fonctionnement d'un programme permanent ayant trait aux questions de transport maritime international, tient à jour certaines bases de données statistiques et effectue des enquêtes à caractère économique, selon les besoins.

Organisation

Le comité est composé de sept commissaires et d'un président. Il se réunit tous les 15 jours pour étudier les questions courantes et tient des audiences publiques sur des cas importants. En 1983, il a tenu trois audiences publiques et rendu 12 décisions.

Le personnel du comité est réparti entre quatre directions:

La Direction du transport maritime international assure un contrôle de l'industrie du transport maritime international et analyse les répercussions économiques des accords bilatéraux et multilatéraux et du développement du transport maritime international sur les services de transport canadiens. La direction fournit des conseils sur les mesures à prendre pour protéger l'intérêt public canadien et représente la Commission en participant aux travaux à caractère économique des organismes internationaux. Elle fait partie intégrante du Comité des transports par eau mais relève également du Comité de la politique en matière de transport international en ce qui concerne les questions de politique ayant trait à ce type de transport.

La Direction du transport économique multimodal et maritime donne des conseils à caractère économique et financier sur des questions très diverses, notamment les demandes de permis soumises en vertu de la Loi sur les transports, la participation de navires étrangers aux activités de cabotage, les demandes de renseignements qui ont rapport aux projets d'acquisitions, et l'examen des projets de changements tarifaires en vertu de la Loi sur le pilotage et de la Loi sur les transports. La direction joue un rôle prépondérant dans le domaine des enquêtes économiques, assure la tenue de la base de données du comité et fournit des conseils sur les incidences économiques de la réglementation et du développement des services de transport par eau.

La Direction du transport maritime est responsable de l'application des dispositions de la Loi sur les transports relatives aux permis, de la recherche de navires canadiens appropriés en cas de demande de participation de navires étrangers aux activités de cabotage, et de l'application de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes ainsi que du traitement des affaires découlant de la Loi sur le pilotage.

Le Secrétariat est chargé d'émettre les ordonnances, les décisions, les permis et d'assurer la correspondance officielle au nom du comité, de préparer les ordres du jour et les procès-verbaux des réunions et de gérer les ressources humaines et financières du comité.

Activités de réglementation

Permis délivrés en vertu de la Loi sur les transports

En 1983, le comité a accordé à 11 transporteurs un permis les autorisant à assurer des services dans la région du fleuve Mackenzie et dans l'ouest de l'Arctique (voir l'annexe XXIII).

Dans le cadre de ses délibérations, le C.T.E. a tenu des audiences publiques à Inuvik (T.N.-O.), en mars 1983, au sujet de requêtes en exploitation de services dans le delta du Mackenzie et entre Tuktoyaktuk et Inuvik (T.N.-O.). Il a rendu sa décision le 30 avril 1983.

Le 5 août 1983, la Commission a signé un accord avec la Gendarmerie royale du Canada (G.R.C.) aux termes duquel les agents de la G.R.C. deviennent des agents de surveillance du C.T.E. en ce qui concerne la mise en oeuvre du Protocole d'entente adopté pour l'application des mesures de délivrance de permis en vertu de la Partie II de la Loi sur les transports, S.R.C., c. T-14, 1970, en ce qui concerne le fleuve Mackenzie, le delta du Mackenzie, les eaux de l'ouest de l'Arctique, et le lac Athabasca et ses affluents.

Du fait de l'abandon prévu par la Société des transports du Nord Ltée des services par eau au lac Athabasca et en réponse à une demande du Ministre, le comité a entrepris, en juin 1983, une enquête destinée à trouver des exploitants susceptibles de prendre la relève dans la région. Quatre candidats ont déposé une demande de permis pour la saison de navigation 1984. Le comité a l'intention de tenir une audience publique consacrée à ces demandes, à partir du 10 janvier 1984, à Fort McMurray, afin de mener à bien cette enquête.

En ce qui concerne les Grands lacs, un transporteur, *Newman Harbour Terminals and Transportation Inc.*, a bénéficié d'un règlement spécial qui l'exempte des dispositions de la Loi sur les transports et l'autorise à exploiter un service de transport par navires à chargement horizontal (roll-on, roll-off) entre Windsor et Thunder Bay.

Acquisitions

N'ayant été saisi d'aucune opposition, le comité a fermé le dossier de trois projets d'acquisitions en 1983 :

— Le projet d'acquisition d'intérêts, sous forme d'actions de *Atlantic Freight Lines*, de St-Jean (T.-N.) par *Canada Steamship Lines* de Montréal (Qué.) (novembre 1982).
— Le projet d'acquisition d'intérêts de *Arctic Transportation Ltd.* de Calgary (Alb.) par *Crowley International Inc.* de San Francisco, filiale de *Crowley Maritime Corporation* (mars 1983).
— Le projet d'acquisition, sous forme du transfert de la totalité des actions de Techno-Maritime Ltée de Québec et, indirectement, d'acquisition d'intérêts de Navigation Sonamar Inc. par Transport Desgagnés Inc. de Québec, filiale de Le Groupe Desgagnés Inc. (mars 1983).

En 1983, le comité a tenu des audiences publiques sur les transactions suivantes mettant en cause la compagnie des chemins de fer du Canadien National (CN) :

(1) acquisition par le CN d'actions supplémentaires d'*Eurocanadian Shipholdings Limited*;
(2) achat par le CN de certains éléments d'actif de *Task Terminal Ltd.* et de *Cast Containers Limited*, location à Task, par le CN, des éléments ainsi acquis et acquisition par le CN d'un droit d'option d'achat de toutes les actions ordinaires de Task actuellement détenues par *Eurocanadian*;
(3) les options offertes au CN de convertir ses actions privilégiées d'*Eurocanadian* en actions ordinaires de *Cast Containers*, puis d'échanger ses actions ordinaires d'*Eurocanadian* et de *Intercast S.A.* contre des actions ordinaires supplémentaires de *Cast Containers*.

Ces projets de transactions ont été publiés dans la Partie I de la Gazette du Canada comme suit: (1) le 9 janvier 1982, (2) et (3) le 23 octobre 1982. Les audiences ont eu lieu à Dartmouth (N.-É.) du 13 au 15 septembre 1983 et à Hull (Qué.) le 26 septembre et le 13 octobre 1983. Le comité a l'intention de rendre une décision en la matière au début de 1984.

En octobre 1982, le Comité des transports par eau a été informé que, sous réserve de l'accord de l'Agence d'examen de l'investissement étranger, la Compagnie Maritime Belge (C.M.B.) d'Anvers, en Belgique, détiendrait la totalité des actions de *Dart Containerline Ltd. "Dartcan Inc."*. À la suite d'une audience tenue le 21 avril 1983, le comité a décidé que la transaction relevait de l'article 27 de la Loi nationale sur les transports (décision 11-83 rendue le 29 août 1983) et a ordonné à la C.M.B. de publier l'avis requis. Une requête en révision de cette décision a été rejetée le 28 novembre 1983 par le Comité de révision.

Cabotage et commerce maritime

Conformément au Règlement d'exemption sur le cabotage, le comité a continué d'étudier les requêtes déposées auprès du ministre du Revenu national en vue d'une dispense de l'application de la Partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Durant l'année, 146 requêtes ont été reçues et sur ce nombre, 123 autorisations temporaires ont été accordées, huit rejetées et 12 annulées. Quarante-quatre requêtes portaient sur des navires ou des activités dont le Règlement ne fait pas mention et ont été transmises au Comité consultatif sur la disponibilité de navires canadiens, présidé par le représentant du C.T.E., avant que Revenu Canada ne soit avisé de l'état et de la disponibilité du matériel canadien (voir l'annexe XXII).

Afin de l'adapter aux récentes modifications apportées à la Loi sur les douanes, le mandat du comité consultatif sur la disponibilité de navires canadiens a été modifié et ce dernier a été rebaptisé Comité consultatif du cabotage, le 22 août 1983.

Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes

Cette loi, appliquée par le Comité des transports par eau, exempte certaines conférences maritimes des dispositions de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, sous réserve d'obligations imposées à leurs lignes maritimes membres. La loi est en vigueur depuis le 1er avril 1979 et expirera le 31 mars 1984 à moins qu'elle ne soit prolongée par proclamation pour une période maximale de cinq ans. Le comité a participé aux travaux d'un comité interministériel fédéral chargé d'examiner l'efficacité de la loi actuelle et d'étudier les propositions de modification à la loi.

Durant l'année, le *Canadian Shippers' Council*, groupe d'expé-

diteurs désigné par le Ministre pour représenter les intérêts des expéditeurs, a demandé à la Commission d'essayer de résoudre les questions en litige par rapport à deux conférences. Le personnel du comité a mené une enquête sur la conversion des tarifs, de dollars canadiens en devises américaines, par la *Canada-Mediterranean Freight Conference* et a conclu qu'il n'y avait pas eu d'infraction à la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes. Le personnel a également fait enquête sur l'inclusion de la surtaxe de cargaison dans le taux de fret par la *East Canada-Japan/Korea Freight Conference* et a joué le rôle de médiateur lors d'une réunion des représentants de cette conférence et de ceux du conseil. La réunion n'a pas donné de résultats concluants.

Au 31 décembre 1983, la Commission avait en main les documents de 48 conférences dont les membres assuraient des services dans des ports canadiens, chiffre inchangé par rapport au 31 décembre 1982. Ces 48 conférences représentent 73 compagnies qui assurent 269 services dans des ports nord-américains; 43 d'entre elles offrent des services sur 177 routes d'importation et d'exportation dans des ports canadiens. La Commission a également en main deux contrats de location d'espace et un contrat de coordination de service, liant 11 compagnies et comportant quatre ententes de fusion de services (voir l'annexe XXIV).

Administrations de pilotage

Les quatre administrations de pilotage ont publié leurs projets de modifications tarifaires dans la Gazette du Canada, conformément à la Loi sur le pilotage :

- L'Administration de pilotage de l'Atlantique l'a fait pour la zone de pilotage atlantique et la zone non obligatoire de Terre-Neuve et du Labrador, le 20 août et le 1er octobre 1983;
- L'Administration de pilotage des Grands lacs l'a fait le 21 janvier 1983;
- L'Administration de pilotage des Laurentides l'a fait le 10 septembre 1983;
- L'Administration de pilotage du Pacifique l'a fait pour la région côtière et celle de la rivière Fraser le 2 avril, le 24 septembre et le 5 novembre 1983.

Les projets de tarifs n'ont provoqué aucune objection car ils respectaient la limite de cinq pour cent des lignes directrices du gouvernement fédéral.

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

Conformément à l'article 16 de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, l'Administration a déposé le règlement tarifaire pour la révocation du service de grue qui est entré en vigueur le 15 avril 1983, ainsi que des modifications au Tarif du Pont Champlain 1983-412, qui sont entrées en vigueur le 15 décembre 1983.

Organismes internationaux

Organisation de coopération et de développement économiques (O.C.D.E.)

La Commission a une fois de plus participé, en tant que membre de la délégation canadienne, aux négociations multilatérales qui ont eu lieu au sein de l'Organisation de coopération et de développement économiques. Une part importante de ce travail a trait à la formulation d'une politique maritime générale régissant les relations entre pays membres de l'O.C.D.E., y compris ceux qui sont les principaux partenaires commerciaux et fournisseurs de navires pour les exportations et les importations du Canada.

S'ils sont acceptés officiellement, certains accords négociés, connus sous le nom de Phase III et Phase IV du Programme de l'O.C.D.E., serviront de lignes directrices pour l'harmonisation des politiques maritimes nationales des pays membres de l'O.C.D.E. La Commission poursuit son analyse permanente des négociations de la Phase IV afin de déterminer si l'acceptation de ces obligations apportera des avantages économiques au Canada.

Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (C.N.U.C.E.D.)

La Commission a participé lors de la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement, à titre de membre de la délégation canadienne, au groupe de travail qui étudie la législation du transport maritime international. À la suite de ses initiatives antérieures à la C.N.U.C.E.D., la Commission a participé à l'élaboration de la position canadienne sur la question de l'assurance maritime et a aidé à formuler des clauses internationales normalisées que les parties à la politique d'assurance maritime adopteraient volontairement. Elle a entretenu une liaison et une consultation étroites avec des assureurs mariti-

mes, des courtiers et des consommateurs, par l'intermédiaire d'un comité interministériel mis sur pied à cette fin et pour traiter de questions connexes. La Commission joue un rôle important au sein de la délégation canadienne qui a encouragé la reconnaissance internationale du principe des "périls désignés" actuellement utilisé dans l'industrie canadienne pour assurer les coques.

En 1983, la Commission a également participé à la définition des positions canadiennes à l'égard de deux autres questions discutées au sein de la C.N.U.C.E.D. : les conditions d'enregistrement des navires et la fraude maritime. En ce qui concerne le premier point, un comité préparatoire s'est réuni en 1983 et a ébauché un ensemble de principes gouvernant les conditions auxquelles les navires devraient être inscrits sur les registres nationaux de transport maritime; ces principes seront étudiés à l'occasion d'une conférence diplomatique de l'O.N.U. prévue en 1984. Au cours de ces sessions, les pays en développement ont poursuivi leurs efforts pour obtenir la cessation progressive de l'utilisation du "pavillon de complaisance" en enchâssant dans un accord international le principe du lien économique "véritable" entre le navire et son pavillon. En ce qui concerne la fraude maritime, le nombre croissant d'infractions commerciales commises dans le domaine des mouvements internationaux de marchandises et de navires a suscité la création d'un groupe intergouvernemental spécial d'étude de la fraude maritime. Ce groupe se réunira en 1984 pour étudier toutes les formes de fraude maritime, y compris la piraterie.

Commission des Nations Unies pour le droit commercial international

La Convention des Nations Unies pour le transport des marchandises par mer ("Règlement de Hambourg") a été adoptée en 1978. Cette convention établit le régime juridique régissant le transport maritime de toutes les marchandises, sauf lorsqu'il y a affrètement et qu'il n'y a pas de participation d'un propriétaire des marchandises, à titre de tierce partie. Le Canada s'est abstenu lors du vote final en invoquant le fait qu'aucune donnée canadienne n'indiquait que l'ensemble des mesures économiques était satisfaisant. À la suite d'études entreprises par la Direction de la recherche, il semblerait cependant que l'ensemble ainsi offert par le Règlement de Hambourg pourrait en fait être satisfaisant et lever ainsi les réserves de la Commission à l'égard de l'intérêt d'adopter la Convention au Canada.

Enquêtes et analyse économiques

En 1983, le comité a produit un certain nombre de rapports sur le commerce maritime du Canada avec les pays d'Amérique centrale et d'Amérique du Sud, ainsi que sur les transports maritimes assurant ce commerce. L'accès et la participation à certains de ces échanges commerciaux sont devenus l'objet d'une réglementation unilatérale de la part de chaque pays étranger concerné. L'intérêt particulier de ces rapports tient au fait qu'ils serviront de point de départ d'une étude approfondie qui portera sur le contrôle exercé par des pays étrangers sur les transports maritimes dans les échanges économiques entre le Canada et l'Amérique latine, sur leur réglementation économique et sur les répercussions sur les échanges commerciaux canadiens et les intérêts des transporteurs.

Le comité a effectué une enquête sur les méthodes de fixation des prix adoptées par les compagnies de transport maritime à l'égard du mouvement multimodal des marchandises depuis l'Extrême-Orient jusqu'à la région centrale du Canada. Cette enquête avait été réclamée par le ministre des Transports, à la suite d'une plainte d'un groupe de transitaires internationaux de la côte Ouest. La publication du rapport est prévue pour le début de 1984.

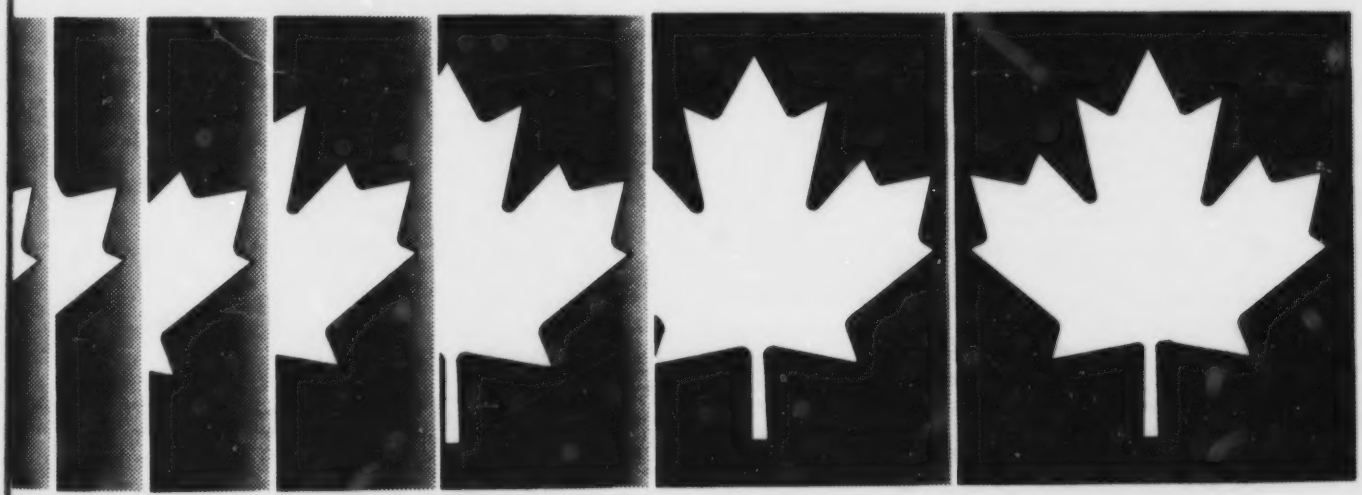
En réponse à une plainte de la *Dominion Marine Association* au sujet d'une révision des tarifs portuaires à Port-Cartier, le comité a lancé une enquête sur les tarifs portuaires pratiqués dans les ports du Saint-Laurent et sur les effets des tarifs révisés à Port-Cartier sur les transporteurs des Grands lacs. La publication d'un rapport est prévue pour le début de 1984.

Le comité a poursuivi la préparation de renseignements sur les transports maritimes et l'analyse des données dans divers domaines. L'informatisation de la base de données sur l'origine et la destination des cargaisons maritimes a beaucoup avancé. Ce programme de modernisation et de révision porte également sur les données relatives aux navires canadiens, qui sont abondamment utilisées par la Commission et d'autres ministères fédéraux. D'autre part, le comité a poursuivi sa publication des registres de la flotte commerciale canadienne.

Dans le domaine des statistiques maritimes internationales, le comité a amorcé des discussions interministérielles afin de continuer à améliorer la collecte et l'assemblage des données.

Comité des transports par véhicule à moteur

Gérald Drainville, Président
J.-L. Bourret
D.H. Jones
J.M. McDonough
R.J. Orange
J.D. Thompson
J.F. Walter
B.R. Wolfe



Comités des transports par véhicule à moteur

Ce comité s'occupe principalement du traitement et du règlement des requêtes présentées en vertu de la Loi sur le dimanche par les transporteurs routiers qui veulent transporter des marchandises le dimanche. Il administre également l'article 27 de la Loi nationale sur les transports (L.N.T.) tel qu'il s'applique à l'acquisition de compagnies d'autocars ou de camions par toute autre entreprise de transport relevant de la compétence du Parlement du Canada.

La Partie III de la Loi nationale sur les transports, qui régit directement le transport commercial extraprovincial par véhicule à moteur, a été proclamée par le gouverneur en conseil en 1970. Toutefois, ses dispositions n'ont pas été appliquées sauf dans le cas du service d'autocars *Roadcruiser* du CN, à Terre-Neuve, qui, par décret, relève du comité depuis août 1976.

De plus, le Comité des transports par véhicule à moteur administre la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique. Aux termes de cette loi, des subventions sont versées aux camionneurs désignés qui transportent des marchandises à l'intérieur et hors de la Région atlantique. Ceux-ci comprennent le transport routier moyennant rémunération.

Loi sur le dimanche

L'alinéa 11x) de la Loi sur le dimanche permet à la Commission d'autoriser le transport de marchandises le dimanche. Avant de rendre une décision, la Commission doit tenir compte de l'objet de ladite loi, soit qu'un jour de repos soit accordé, le dimanche, dans la mesure du possible; elle doit aussi prévenir tout retard injustifiable dans la livraison de marchandises.

En 1983, le comité a accordé 25 autorisations permanentes et 187 autorisations temporaires relativement à des demandes présentées par des camionneurs publics et privés en vertu de la Loi sur le dimanche. En 1982, il avait accordé 43 autorisations permanentes et 207 temporaires.

Acquisitions (article 27 de la L.N.T.)

La Commission est habilitée à ne pas reconnaître un projet d'acquisition si elle juge que celle-ci restreindrait indûment la concurrence ou encore nuirait à l'intérêt public.

En 1983, le comité a reçu 44 avis d'acquisition d'entreprises de transport par véhicule à moteur. Comme aucune intervention contraire n'a été déposée relativement à 27 de ces projets, ces dossiers ont été fermés. Un projet a fait l'objet d'une audience publique qui a abouti à la décision de ne pas rejeter le projet d'acquisition. Les 16 autres avis d'acquisition étaient encore à l'étude à la fin de l'année. En 1982, le comité avait reçu 19 avis d'acquisition et les avait tous reconnus. La Commission ne mène une enquête que si une personne ou un organisme représentant les transporteurs ou les entreprises de transport touchés par un projet dépose une intervention contraire à son agrément.

Audiences

Le nombre d'audiences publiques tenues par le comité a connu une baisse sensible à cause de l'adoption, en mai 1981, d'une nouvelle politique en vertu de laquelle la plupart des demandes d'autorisations permanentes de transporter des marchandises le dimanche sont maintenant décidées par audience sur le vu des arguments fournis par écrit.

Par suite de cette nouvelle politique, le comité n'a tenu qu'une seule audience publique en 1983—qui avait d'ailleurs trait à un projet d'acquisition — alors qu'elle en avait tenu 18 en 1982 et 38 en 1981. Les 25 autorisations de transport de marchandises le dimanche ont été accordées par audience sur le vu des dossiers.

Il est difficile d'évaluer quelles économies d'argent et de temps ont été réalisées par l'industrie du camionnage et ses clients en raison de la politique du comité, mais on peut en avoir une bonne indication si l'on considère que le Comité des transports par véhicule à moteur a pu réduire en permanence son budget d'exploitation d'environ 32 pour cent.

Service d'autocars *Roadcruiser*

En décembre 1982, le service d'autocars *Roadcruiser* du CN a déposé un nouveau tarif passagers local spécial (4-9) qui est entré en vigueur le 17 janvier 1983 et qui représentait une hausse de six pour cent, assurant à cette compagnie des recettes supplémentaires d'environ 230 000 $ pour l'année 1983. Les augmentations de coût correspondant à la même période ayant été évaluées à 375 000 $, le déficit d'exploitation global de la compagnie était estimé à environ 300 000 $ pour 1983.

En novembre 1983, *Roadcruiser* a déposé un autre tarif passagers

local (4-10) qui devait entrer en vigueur le 1er janvier 1984 et qui représentait une augmentation de cinq pour cent par rapport au tarif 4-9 et des recettes d'environ 220 000 $. En 1984, l'augmentation des coûts due à l'inflation, par rapport à 1983, devrait atteindre, au total, 305 000 $. Le déficit est estimé à 300 000 $ pour 1984.

Au cours des audiences sur les tarifs qui se sont déroulées en 1981, *Roadcruiser* a déclaré que les majorations futures de tarif permettraient probablement à la compagnie d'atteindre le seuil de rentabilité en 1983. À cause de l'imposition de la limite de six et cinq pour cent aux nouveaux tarifs en 1983 et 1984, la compagnie a déclaré qu'elle n'était pas encore à la veille d'atteindre ce seuil.

Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique

Aux termes de cette loi, des subventions sont versées aux camionneurs qui transportent des marchandises à l'intérieur et hors de la région des Maritimes. Le programme de subvention pour le transport des marchandises par camion, inauguré en 1969, s'apparente à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes qui prévoit des fonds pour le transport ferroviaire des marchandises dans cette région.

Les paiements autorisés aux camionneurs, en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises, dans la Région atlantique, se sont élevés à 39,1 millions de dollars au lieu de 45,8 millions de dollars en 1982 (voir l'annexe XXV).

En août 1983, une décision du Comité de révision de la Commission a rescindé une décision antérieure du Comité des transports par véhicule à moteur qui avait trait à certaines demandes de subventions, en vertu de la Loi et des Règlements sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, par rapport aux mouvements de tourbe qui aboutissent finalement aux États-Unis.

Le comité avait décidé que puisque le requérant — le CN en l'occurrence — transportait de la tourbe jusqu'à certains points de la frontière canadienne, en vue de son exportation aux États-Unis, ces expéditions contrevenaient aux règlements prescrivant, entre autres, qu'une expédition (pour laquelle des subventions sont accordées) "ne comprend pas le transport de marchandises... exportées du Canada...".

Le comité avait donc ordonné que les réductions de tarif accordées à ce type de trafic soient discontinuées; il avait également ordonné aux requérants de rembourser les sommes déjà reçues à titre de subventions pour le transport en question.

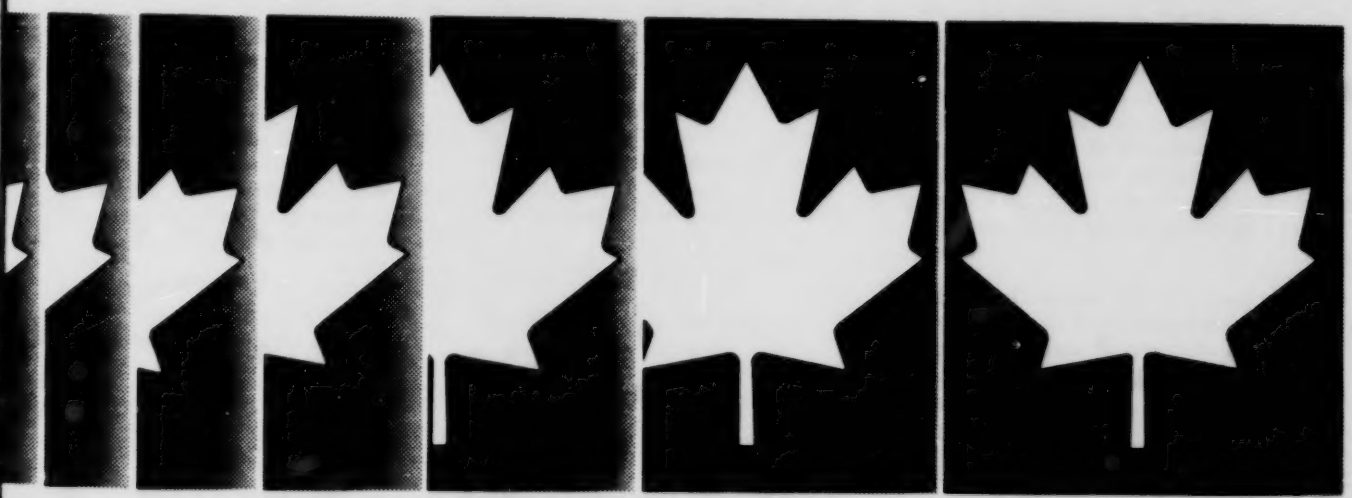
En résumé, la décision du Comité de révision s'appuie sur le fait que si la plupart de ces expéditions de tourbe finissent par aboutir aux États-Unis, il est impossible de préciser quel est le pourcentage exact de marchandises qui seront exportées une année donnée. Si le but avait été d'accorder des subventions en fonction des statistiques d'exportation par producteur, par année, des règlements tout à fait différents de ceux qui existent auraient été rédigés. En conséquence, le Comité de révision a conclu qu'il était justifié de verser ces subventions.

Au cours de l'année écoulée, le comité a rejeté plusieurs demandes de camionneurs de la Région atlantique en vue d'obtenir des subventions pour le transport de marchandises en vertu de la Loi et des Règlements sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique. Ces rejets étaient fondés sur l'inadmissibilité des transports de marchandises à expédier ou sur le type d'organisation de la requérante. Dans le second cas, le comité n'était pas convaincu que le contrôle effectif de la compagnie de camionnage était indépendant du producteur ou de l'expéditeur des marchandises transportées, comme l'exigent les règlements. Deux compagnies auxquelles une subvention a été refusée pour ces motifs ont interjeté appel de la décision du comité auprès de la Cour fédérale qui n'avait cependant pas encore rendu de décision à la fin de l'année.

Comité de la politique en matière de transport international

J.M. McDonough, Président
J.T. Gray
Yves Dubé
M.D. Armstrong
Gérald Drainville
D.H. Jones
Paul Langlois
J.A.D. Magee

Substituts :
R.A. Azzie
J.F. Walter
Anne-Marie Trahan



Comité de la politique en matière de transport international

Tout en n'ayant aucune fonction directe de réglementation, le Comité de la politique en matière de transport international (C.P.T.I.) conseille la Commission sur la mise au point de toute réglementation ou politique réglementaire touchant le transport entre le Canada et d'autres pays.

Transport international

Le C.P.T.I. s'intéresse particulièrement aux aspects économique et juridique du transport international et s'emploie à concilier les intérêts des entreprises de transport canadiennes, tant au niveau national qu'international.

Le comité représente la Commission lors de conférences et auprès d'organismes internationaux et intergouvernementaux qui traitent de questions de transport ayant une incidence sur le réglementation. En outre, il contribue à la formulation interministérielle de politiques canadiennes. Ses représentants participent aux négociations d'accords internationaux sur le transport, analysent les retombées économiques et juridiques de ces accords, en font part à la Commission et suggèrent ou recommandent des mesures pertinentes de mise en oeuvre. Au besoin, le comité consulte les organismes canadiens visés, des secteurs public et privé.

Le comité se subdivise en trois directions dont une est reliée au Comité des transports aériens et deux au Comité des transports par eau.

Direction du transport aérien international

La direction voit à ce que les structures et les mécanismes de réglementation régissant les services internationaux de transport aérien qui sont créés et visés par les accords bilatéraux et multilatéraux répondent aux besoins des usagers canadiens du transport aérien et concourent à maximiser les avantages économiques dont pourraient profiter le Canada et ses transporteurs aériens.

Direction du transport maritime international

La direction assure au comité une analyse permanente des principaux facteurs internationaux qui influent sur la politique économique en matière de transport maritime et de leur incidence sur les flottes de commerce, battant pour la plupart pavillon étranger, qui acheminent les importations et les exportations canadiennes. Elle présente en outre les thèses du comité relativement à la politique de réglementation économique lors des prises de position du gouvernement du Canada, ainsi que dans le cadre des négociations internationales multilatérales. Enfin, elle produit, à l'intention du comité, des rapports sur les avantages économiques que représentent pour le Canada les accords maritimes internationaux.

Direction de l'économique du transport multimodal et maritime

Cette direction sert directement le Comité de la politique en matière de transport international et le Comité des transports par eau.

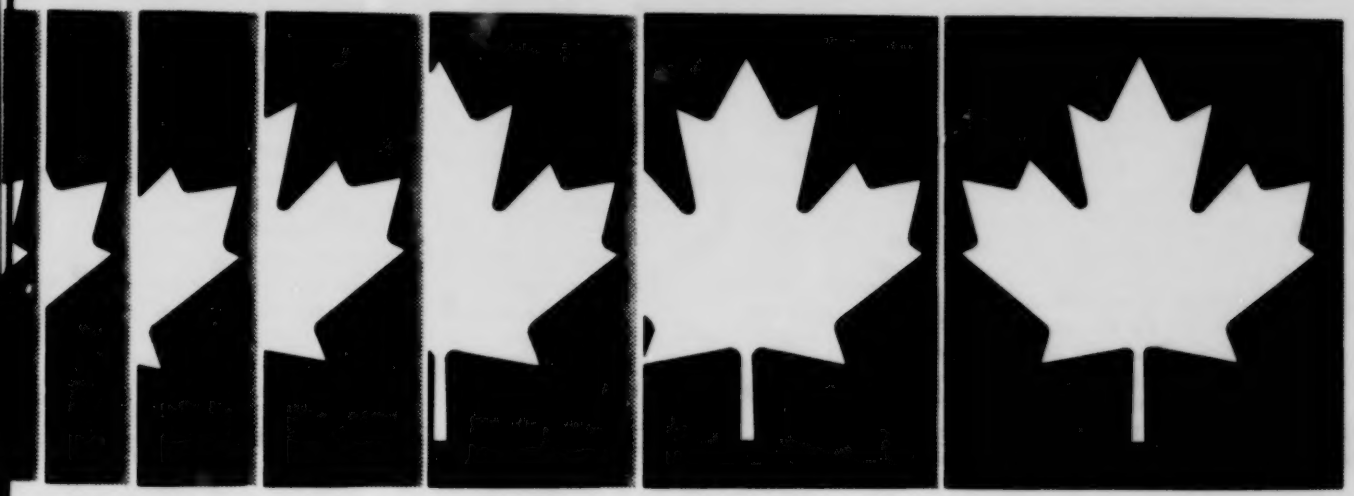
Au nom du Comité de la politique en matière de transport international, la direction continue de contrôler les questions d'économie, d'exploitation et de réglementation qui influent sur le transport multimodal des marchandises à l'intérieur et à l'extérieur du Canada. À titre de représentant de la Commission, elle participe aux consultations permanentes avec les autres ministères et l'industrie sur des questions de transport multimodal, de conteneurs et de simplification des documents de transport.

La Commission a été priée de désigner un rapporteur pour aider le Secrétariat de la Commission économique pour l'Europe de l'O.N.U. dans ses travaux préliminaires sur les principes applicables au transport multimodal. La direction a été choisie pour remplir cette fonction et elle a chargé un expert de superviser l'étude de données sur le transport multimodal qu'ont fournie les pays participants et de rédiger un rapport sur les diverses politiques de transport multimodal. Ce rapport a servi de document de base lors de la troisième séance du comité d'experts en matière de tendances et de politique sur le transport. La direction a également participé activement au groupe de travail de la Commission sur le transport multimodal.

Une description des activités de la direction dans le domaine du transport maritime figure dans le rapport du Comité des transports par eau.

Comité des transports par pipeline de denrées

D.H. Jones, Président
R.A. Azzie
J.-L. Bourret
J. M. McDonough
R.J. Orange
B.R. Wolfe



Comité des transports par pipeline de denrées

Les pipelines peuvent transporter la plupart des produits des ressources canadiennes. Ceux qui transportent des denrées, autres que le pétrole brut et le gaz naturel, s'appellent "pipelines de denrées" et le Comité des transports par pipeline de denrées (C.T.P.D.) est chargé de réglementer de tels pipelines s'ils traversent des frontières provinciales, internationales ou territoriales.

Le C.T.P.D. tire ses pouvoirs de la partie II de la Loi nationale sur les transports, proclamée par le gouverneur en conseil le 1er février 1972. Depuis sa création, le C.T.P.D. exerce les pouvoirs que lui confère cette loi, et plus particulièrement le paragraphe 24(1).

Si un certain pipeline de denrées transporte également du pétrole brut ou du gaz naturel, il s'appelle "pipeline mixte" et le C.T.P.D. peut, à cet égard, partager ses responsabilités avec l'Office national de l'énergie.

Le C.T.P.D. a pour fonction principale de tenir des audiences publiques pour instruire notamment a) les demandes de certificats de commodité et de nécessité publiques présentées par les compagnies de pipelines de denrées en vue de la construction et de l'exploitation de tels systèmes; b) les questions d'acquisition ou d'abandon de pipelines de denrées; c) le dépôt, le rejet, la substitution ou la prescription de tarifs; et d) les litiges et les questions d'intérêt public pertinentes. En outre, le C.T.P.D. élabore des normes, des modalités, des règles et des règlements, aux termes des dispositions de la Loi nationale sur les transports, pour faciliter l'exécution de ses fonctions.

Le C.T.P.D. agit aussi à titre d'organisme de consultation et d'information auprès des autres ministères et organismes des gouvernements fédéral et provinciaux, de l'industrie et du public, concernant l'établissement et les activités des pipelines de denrées et les statistiques pertinentes.

Pipelines de denrées

Il existe de nombreux types de pipelines de denrées qui servent généralement au transport de denrées commerciales solides, liquides ou gazeuses au lieu du transport de "pétrole" ou de "gaz" uniquement (comme l'entend la Loi sur l'Office national de l'énergie). Ils peuvent varier, allant des pipelines de courtes distances et de petits diamètres qui traversent la frontière canado-américaine jusqu'aux grands complexes de plus d'un milliard de dollars qui transportent des millions de tonnes de produits.

Un pipeline destiné au transport de matières solides est habituellement appelé "pipeline de solides". Par exemple, du charbon finement broyé mélangé à de l'eau forme une substance qui peut être pompée sur de longues distances. Ce type de pipelines de denrées ne comprend pas que le pipeline même; il englobe aussi toutes les stations et installations nécessaires au transport des denrées et qui peuvent être considérables et complexes selon les besoins, par exemple pour modifier les caractéristiques physiques ou chimiques d'une denrée par rapport à celles qui sont acceptables pour le transport ferroviaire. Solides et liquides peuvent devoir être mélangés pour le transport et séparés par la suite. Il se peut aussi que des installations considérables de protection de l'environnement soient nécessaires pour nettoyer les émanations de l'eau.

Les pipelines de denrées transportent également des produits que certains pourraient qualifier d'exotiques comme l'ammoniac anhydre, le méthanol ou le bioxyde de carbone liquide. Ces types de gaz ou de liquides exigent un traitement spécial en comparaison du pétrole ou du gaz acheminé par les pipelines classiques. Différents types de liquides peuvent être acheminés ensemble, par lots. Aussi, liquides et gaz peuvent être mélangés dans ces types de pipelines.

Les pipelines qui transportent des produits relativement communs, comme l'eau potable, la vapeur et les déchets, tombent également dans la catégorie des pipelines de denrées.

Même si la technique des pipelines de denrées est simple, la variété possible de solides, de liquides, de gaz et de mélanges qu'ils peuvent transporter, ainsi que les caractéristiques des stations de mélange et de séparation des produits, posent en général des problèmes de conception, d'exploitation et d'écologie beaucoup plus complexes que les oléoducs et gazoducs classiques. En outre, un pipeline de denrées n'est rentable que s'il peut transporter des volumes élevés et continus de produits sur de longues distances, sauf dans certains cas. Ces caractéristiques, la nécessité d'investir des sommes considérables dans une station de pipeline de denrées et la possibilité de concurrence que suscite ce mode de transport sur le marché ferroviaire des vracs posent des problèmes de réglementation uniques et complexes.

Il existe déjà des pipelines de denrées de longues distances dans d'autres pays où ils se sont révélés techniquement et économique-

ment réalisables. Au Canada, la technique des pipelines de denrées est actuellement limitée aux pipelines de courtes distances, surtout entre des installations minières ou des usines de fabrication de produits primaires. Cependant, tout indique que les pipelines de denrées sur de longues distances seront appelés à jouer un rôle important au Canada. Les prévisions établies à l'égard des 10 à 15 années à venir laissent entrevoir une évolution considérable.

Pipelines de solides

Depuis le début du siècle, de nombreux pipelines de solides de courtes distances ont été utilisés dans les mines pour l'acheminement de minerais et de déchets. Depuis 1950, l'industrie et les gouvernements étudient en détail la faisabilité technique d'utiliser ce genre de pipelines pour le transport sur de longues distances (par exemple plus de 80 km).

Au cours des années 60 et au début des années 70, les études ont surtout porté sur la faisabilité technique et économique de transporter, en suspension dans l'eau, du charbon, du minerai de fer, du soufre, de la potasse, des concentrés métalliques, des copeaux de bois et d'autres ressources. Au cours de la seconde moitié des années 70, elles ont porté sur la possibilité de remplacer l'eau par une substance non aqueuse, telle que le pétrole brut, le méthanol et le bioxyde de carbone liquide, pour des raisons d'ordre économique évidentes.

L'expérience montre que la rentabilité d'un pipeline de solides est fonction du volume de produits à transporter, qui doit se situer entre cinq et 10 millions de tonnes, être transporté rapidement et être garanti par des contrats à long terme. La substance (eau ou autre fluide) servant à acheminer le produit dans le pipeline doit également être disponible en quantité suffisante et être utilisée selon les proportions établies, pour la période d'utilisation du pipeline. Aussi, l'utilisation de ce type de pipeline à des fins commerciales multiples n'est-elle justifiée que dans des circonstances bien particulières.

On retrouve ces circonstances particulières dans certains endroits du monde, spécialisés surtout dans la production et la commercialisation du charbon et du minerai de fer. La construction et l'exploitation efficace de pipelines de solides de longues distances y ont fait ressortir les qualités techniques et les avantages économiques à long terme de ce mode de transport. La plupart des pipelines de solides existants ont été construits dans des régions dépourvues d'installations de transport. Au cours des dernières années, toutefois, les nouveaux pipelines de solides de longues distances se sont révélés de plus en plus économiques, comparativement au chemin de fer. En effet, les pipelines semblent livrer une forte concurrence aux modes de transport traditionnels des vracs et, du point de vue de l'établissement d'une politique nationale de transport, il pourrait s'agir là d'une saine concurrence.

Il n'existe pas encore de pipelines de solides de longues distances au Canada, mais de nombreux projets ont été étudiés par l'industrie et le gouvernement. Des efforts réels ont déjà été déployés dans le cadre de projets de pipelines de denrées pour acheminer, par exemple, du charbon thermique depuis l'Alberta et la Colombie-Britannique jusqu'à Thunder Bay, pour ensuite le transborder ailleurs en Ontario; du charbon métallurgique jusqu'à Vancouver, à destination des marchés japonais; du soufre, depuis l'Alberta jusqu'aux ports de la côte du Pacifique, aux fins d'exportation; de la potasse, de la Saskatchewan aux États-Unis; du minerai de fer, de la région de la dépression du Labrador jusqu'à des ports sur le Saint-Laurent; ainsi que de nombreuses autres ressources, à divers endroits au pays. Plus récemment, on a tenté d'évaluer la capacité des pipelines de denrées à transporter, en suspension dans du méthanol ou de l'eau, des quantités nouvellement prévues de charbon thermique, depuis l'Alberta et la Colombie-Britannique jusqu'aux ports de la côte du Pacifique, à destination de marchés d'outre-mer. Ces projets de pipelines de denrées présentent actuellement les meilleures chances de concrétisation au Canada, dans un avenir rapproché.

Autres pipelines de denrées

La compétence du C.T.P.D. ne se limite pas seulement aux pipelines de solides ou de mélanges solides-liquides. La Commission est aussi habilitée à réglementer les pipelines qui transportent tout liquide autre que du pétrole ou du gaz. À titre d'exemple, citons le projet de pipeline de l'*Alberta Ammonia Ltd.* visant à transporter de l'ammoniac anhydre de l'Alberta aux États-Unis, et qui a donné lieu à la délivrance de l'ordonnance C.T.P.D. 1974-P-1 (renseignements que doit déposer une requérante en vue d'obtenir un certificat de commodité et de nécessité publiques). On estimait que les pipe-

lines de denrées, qui transportent soit des liquides ou des gaz, n'étaient pas les plus nombreux sous la compétence du C.T.P.D. mais, à la lumière de récentes innovations pétrochimiques, ils pourraient le devenir.

Réalisations du C.T.P.D.

La Commission a entrepris et financé une partie des travaux de recherche et de développement sur les aspects techniques des pipelines de denrées. Le personnel de la C.C.T. s'est également penché sur les aspects économiques d'un nombre important de projets de pipeline de denrées, tout en surveillant les innovations canadiennes et internationales dans ce domaine. Plus particulièrement, le C.T.P.D. s'est efforcé d'étudier rapidement les demandes de certificats, par l'analyse des répercussions techniques et économiques de tels projets et par la tenue de discussions avec de nombreux promoteurs américains et canadiens sur les applications possibles de ce mode de transport. Des listes de renseignements préliminaires ont été dressées afin d'aider ceux qui présentent une demande de certificat de commodité et de nécessité publiques. De fait, la C.C.T. et le C.T.P.D. ont étudié toutes les questions pertinentes aux pipelines de denrées, mais selon les priorités existantes pour la construction de tels systèmes. Avant 1982, les priorités et les possibilités ne justifiaient pas la constitution d'un personnel permanent pour le C.T.P.D.

Le comité a été saisi de la première demande de certificat de commodité et de nécessité publiques en 1982 et l'a instruite. Cette demande concernait huit conduits de traitement et un conduit de vapeur surchauffée à haute pression appartenant à *Fraser Inc.* d'Edmunston (N.-B.). Suite à une audience publique, le comité a agréé la demande.

En 1982, le C.T.P.D. a établi un programme d'activités permanentes portant sur quatre points : a) l'élaboration d'un plan de dotation de façon à accélérer à l'avenir l'instruction des demandes importantes relatives à des pipelines de longues distances; b) l'amélioration de la compréhension et de la sensibilisation du public concernant la réglementation des pipelines de denrées; c) la préparation d'un manuel sur tous les aspects de la compétence du C.T.P.D.; et d) l'évaluation des activités actuelles et des besoins en matière de réglementation des pipelines de denrées existants et éventuels.

Activités actuelles du C.T.P.D.

Les mesures de réglementation ont porté sur le suivi de la requête de *Fraser Inc.* qui avait été agréée en 1982, et sur l'instruction de la demande de délivrance d'un certificat présentée par E.B. Eddy pour un nouveau conduit de vapeur entre le Québec et l'Ontario.

Les travaux se sont poursuivis en 1983 en ce qui concerne la planification de la délivrance de certificats pour plusieurs autres pipelines de courtes distances semblables qui fonctionnent actuellement sans les approbations nécessaires. D'autre part, le C.T.P.D. s'est occupé d'un grand nombre de demandes de renseignements présentées par l'industrie, les ministères et organismes fédéraux et provinciaux, concernant l'étendue de sa compétence et sa façon d'aborder la réglementation.

Un feuillet d'information sur la réglementation des pipelines de denrées a été diffusé au début de 1983. Non seulement informera-t-il le public sur le rôle du C.T.P.D., mais le questionnaire qu'il renferme servira également à obtenir des renseignements sur la réaction des parties intéressées.

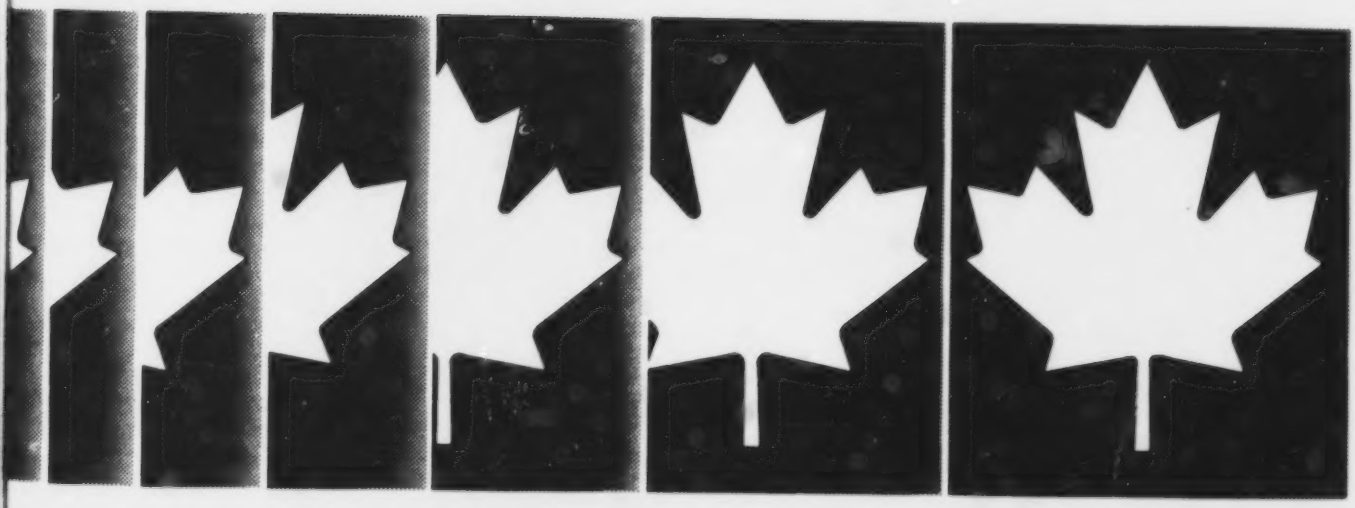
Le poste de directeur exécutif du C.T.P.D. a été classifié en 1983 pour une période de deux ans et sera doté à temps partiel à titre intérimaire.

L'élaboration et la mise au point d'un manuel a peu progressé au cours de 1983 du fait des autres priorités plus importantes. Les chapitres concernant le mandat juridique du comité et celui de son personnel, les descriptions et les critères d'agrément sont cependant déjà rédigés sous forme d'avant-projet. Ceux qui traitent de la réglementation, des tarifs, de l'ingénierie et des normes comptables sont en préparation. Ce manuel servira vraisemblablement de base à d'autres consultations avec les parties intéressées pour aboutir à l'élaboration de lignes directrices exhaustives sur la réglementation et de renseignements destinés à aider les requérants et les intervenants.

En 1984, le comité s'attend à être saisi d'au moins une demande relative à un pipeline de denrées de courtes distances. Les plans pour l'instruction de cette demande ont déjà été établis.

Comité de révision

J.T. Gray, Président
M.D. Armstrong
Gérald Drainville
D.H. Jones
Paul Langlois
J.A.D. Magee
J.M. McDonough
Yves Dubé



Comité de révision

En vertu de l'article 63 de la Loi nationale sur les transports, la Commission canadienne des transports "peut réviser, rescinder, changer ou modifier ses ordonnances ou décisions, ou peut entendre à nouveau une demande qui lui est faite, avant de rendre sa décision".

Chaque comité modal peut, de sa propre initiative, réviser ses ordonnances ou décisions; mais lorsque la Commission reçoit une demande en révision d'une ordonnance ou d'une décision, ou lorsque le ministre des Transports, à la suite d'un appel, ordonne qu'une décision ou ordonnance soit révisée, c'est le comité de révision qui est saisi de la question.

Présidé par le vice-président de la Commission, le comité se compose habituellement des présidents des comités modaux. Toutefois, lorsqu'un de ses membres a participé à la délivrance d'une décision ou d'une ordonnance devant être révisée, il s'abstient de prendre part à la révision.

Procédé de révision

Sauf lorsqu'il décide qu'une audience publique doit être tenue, le comité n'étudie que les déclarations écrites se rapportant aux demandes en révision. Toute demande doit être présentée au comité dans les 30 jours qui suivent la date de l'ordonnance ou de la décision pour laquelle une révision est demandée. Des exemplaires de la demande doivent être adressés à toutes les parties intéressées, lesquelles ont alors 30 jours, à compter de la signification de la demande, pour déposer une intervention en faveur ou à l'encontre de la demande. Le requérant a 10 jours pour répondre. Lorsque les circonstances le justifient, ces périodes peuvent varier. Quand toutes les déclarations ont été faites, le comité de révision s'occupe du cas.

Lorsque le comité étudie une demande, il détermine tout d'abord si l'ordonnance ou la décision est recevable, par exemple si des faits nouveaux et importants sont révélés qui auraient pu influencer la décision ou l'ordonnance du comité modal. Le comité révise également une décision ou une ordonnance s'il est prouvé que le comité modal a mal appliqué la loi ou a mal interprété les faits, ou qu'il a enfreint les règles de la justice naturelle, ou encore qu'une question importante de principe est en jeu.

Une fois que le comité a déterminé le bien-fondé de la demande en révision, il peut lui-même s'en charger ou renvoyer la question au comité modal. En règle générale, ce n'est que lorsque des faits nouveaux et importants sont signalés que le comité de révision renvoie le cas au comité modal.

Requêtes

En 1983, le comité a été saisi de 98 requêtes auxquelles il faut en ajouter 30 autres reportées de 1982. De ces 128 demandes, 64 ont été rejetées, les motifs invoqués étant insuffisants; 29 ont été déclarées recevables; un requérant a retiré sa demande; et 34 requêtes étaient en suspens, les plaidoiries n'étant pas achevées ou le comité ayant l'affaire encore à l'étude (voir l'annexe XXVI).

Des 29 requêtes qui ont donné lieu à une révision, les décisions ou ordonnances originales ont été modifiées ou rescindées dans 14 cas et deux décisions ont été confirmées. À la fin de l'année, aucune décision n'avait été rendue à l'égard des 13 requêtes qui avaient été renvoyées aux comités modaux pour qu'ils en fassent la révision.

Les 13 requêtes encore devant les comités modaux ou le comité de révision à la fin de l'année 1982 ont donné lieu à la confirmation des ordonnances ou décisions originales dans trois cas et à une modification dans quatre. À la fin de l'année, aucune décision n'avait été rendue à l'égard de six requêtes. Enfin, la requête sur laquelle le comité de révision avait suspendu sa décision en 1981 pendant que le comité modal faisait de nouvelles démarches, s'est soldée par une modification de la décision originale (voir l'annexe XXVII).

Les autres voies d'appel qui s'offrent à une partie qui s'oppose à une décision ou ordonnance rendue par la Commission sont la Cour fédérale du Canada, le gouverneur en conseil et, dans certains cas, le ministre des Transports.

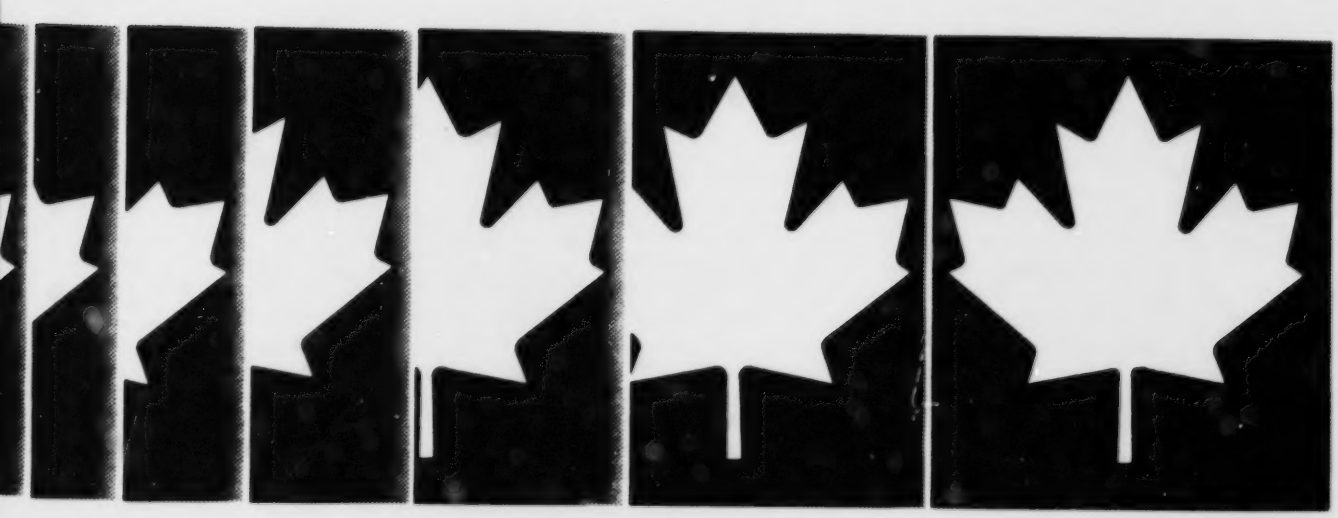
Appels auprès du Ministre

Au cours de 1983, le ministre des Transports a rendu 10 jugements en appel de décisions ou d'ordonnances de la Commission. De ces 10 appels, six ont été rejetés et un a donné lieu à une modification de la décision originale. Un appelant a retiré son appel.

Quant aux deux cas qui avaient été transmis à la Commission pour qu'elle procède à la révision, la décision originale a été confirmée. Deux appels avaient été renvoyés à la Commission en 1982 et n'avaient pu faire l'objet d'une décision avant la fin de l'année. L'un a donné lieu à une modification de la décision originale et l'autre n'avait pas encore été réglé à la fin de l'année 1983 (voir l'annexe XXVIII).

Direction de la recherche

Yves Dubé, Vice-Président (Recherche)



Direction de la recherche

La Direction de la recherche a le mandat d'exécuter des travaux de recherche pour le compte de la Commission et de ses divers comités, de répondre aux demandes de Transports Canada et d'effectuer d'autres recherches pertinentes conformément aux dispositions de la Loi nationale sur les transports.

Points saillants de 1983

Au cours de l'année, la direction a consacré beaucoup de temps aux travaux de recherche qu'elle avait commencés en 1982. Les plus importants portaient sur les problèmes de capacité ferroviaire, tels que les études sur l'accès aux ports de Vancouver et de Thunder Bay, le transport du grain, l'analyse des tarifs aériens à prix réduits, et le rapport entre la politique d'établissement des tarifs aériens et la situation financière des transporteurs. La direction a, d'autre part, achevé une étude de la productivité de l'industrie canadienne des transports aériens et a entrepris une étude parallèle par rapport à l'industrie canadienne des chemins de fer.

La direction a poursuivi des travaux liés au transport des handicapés. Dans ce domaine, elle a effectué une analyse préliminaire de diverses statistiques relatives aux systèmes de para-transport, tant dans les grands centres canadiens que dans les endroits moins populeux. Le personnel de la direction a commencé à mettre au point un formulaire d'admissibilité qui permettrait aux handicapés d'obtenir une carte de transport multimodale qui serait accompagnée d'un guide d'utilisation. En collaboration avec Statistique Canada, la direction a entrepris une enquête statistique sur les personnes handicapées au Canada pour déterminer quelles sont celles qui éprouvent des difficultés de transport; un comité formé de représentants de ces handicapés a également été créé pour cerner les problèmes d'accessibilité aux services voyageurs interurbains.

En 1983, le Comité consultatif spécial sur le transport des handicapés a examiné 10 plaintes, dont sept étaient relatives au transport aérien et les quatre autres, au transport ferroviaire.

Au cours de l'année, la direction de la recherche a effectué deux études sur les problèmes de transport dans le nord du Canada. Elle a rédigé un rapport sur le rôle de Churchill dans le réapprovisionnement du district du Keewatin et a publié un rapport préliminaire sur les besoins du Yukon en matière de transport.

En outre, elle a entrepris une analyse des activités et des pratiques des compagnies de transport maritime desservant les lignes commerciales canadiennes et a joué un rôle actif au sein du comité interministériel de la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes.

Parmi les autres activités de la direction en 1983, il convient de signaler sa participation à un certain nombre de comités interministériels chargés d'examiner des statistiques sur le transport, aux travaux de l'Office de répartition des approvisionnements d'énergie, ainsi qu'à la préparation des composantes touchant à l'économie et au transport, de la stratégie globale et de l'évaluation environnementales annuelles de la Commission.

La Commission a pour politique de mettre le plus grand nombre possible de ses travaux de recherche à la portée du public. Ainsi, en 1983, la Direction de la recherche a produit et distribué cinq publications. Elle a également rédigé des documents de travail, publié un rapport sur l'enquête du Yukon, amélioré et étoffé sa publication mensuelle "Transport, Bulletin statistique" et complété la quatrième édition bi-annuelle de sa publication "Les transports: Tendances et questions particulières". De plus, la direction a publié un rapport sur la phase I de l'étude d'accès au port de Vancouver, ainsi que deux volumes de l'étude de la capacité ferroviaire à Thunder Bay, pour le compte des organismes patronnant ces projets (voir l'annexe XXIX).

Divisée en quatre sections, la Direction de la recherche est administrée par un directeur exécutif qui relève du vice-président à la Recherche. La Section des études de fret traite du transport des vracs et des produits agricoles, surtout par chemin de fer et par pipeline de denrées. La Section de l'économique du transport de passagers et de l'aviation s'occupe principalement des projets de recherche sur le transport aérien, du transport aérien international et du transport de voyageurs par d'autres modes. La Section de l'analyse des industries de transport s'intéresse à l'économie du transport maritime, aux questions touchant le transport par eau, au transport multimodal et au camionnage. Enfin, la Section de la recherche économique et sociale, qui constitue un groupe de soutien, réalise des projets auxquels participent des experts en économie, en statistique et en sociologie.

Le comité de coordination de la recherche se réunit périodiquement pour donner des conseils en

ce qui concerne les travaux de recherche effectués à la Commission, y compris ceux de la Direction de la recherche. Présidé par le vice-président à la Recherche, le comité se compose du vice-président de la Commission et des présidents des cinq comités modaux.

Transport aérien

La Direction de la recherche a fait porter l'essentiel de ses efforts sur l'examen de deux éléments de l'établissement des tarifs des compagnies aériennes. Elle a, en particulier, poursuivi son analyse de "l'expérience des tarifs aériens réduits" lancée il y a environ cinq ans. À cet effet, une étude menée conjointement par la direction et le Comité des transports aériens a produit un rapport intitulé "Revue des tarifs aériens réduits: Les cinq premières années", qui s'appuie sur des discussions portant sur les tarifs aériens réduits qui ont fait l'objet des volumes précédents de cette série. Dans le cadre de cette étude, elle a entrepris un certain nombre d'analyses du marché relatives aux affrètements intérieurs avec réservation anticipée ainsi qu'aux divers soldes de places à prix réduit que les compagnies aériennes ont offerts durant l'année. Bien que cette revue présente les résultats de ces études, chacune a fait également l'objet d'un document de travail individuel.

La direction a procédé, en même temps, à une enquête très voisine sur l'établissement des tarifs et la rentabilité des transporteurs. Cette étude a été suscitée par les demandes en révision de tarifs qu'avaient présentées les compagnies aériennes; ces demandes avaient incité la Commission à réfléchir sur l'opportunité de fixer un taux de rentabilité des investissements. Une étude plus approfondie de ces questions a donné lieu à un examen de la demande, de la capacité actuelle des compagnies aériennes, des investissements prévus, et des répercussions de l'inflation. Les résultats de cette étude devraient fournir une base d'évaluation des modifications tarifaires proposées.

La direction a également entrepris des travaux portant sur les activités des petites compagnies aériennes. Dans ce domaine, et à la demande du ministre des Transports, elle a réalisé une étude du rôle joué par Churchill (Man.) dans le réapprovisionnement du district de Keewatin (T.N.-O.) et a entrepris une analyse comparative des tarifs pratiqués par certains transporteurs aériens locaux du nord ou du sud du Canada.

La direction a pris une part active aux travaux du groupe interministériel chargé de la négociation d'accords bilatéraux. Les discussions se sont poursuivies sur un nouvel accord avec les États-Unis, et un certain nombre d'autres pays dont les pays scandinaves, le Portugal et Singapour ont également poursuivi la négociation d'accords bilatéraux avec le Canada.

Transport par eau et transport multimodal

La direction a réalisé une étude de "détournement des marchandises" afin de déterminer la valeur des exportations canadiennes empruntant des ports américains et les types de marchandises qui y sont transportées. L'étude a envisagé les points de sortie canadiens et le mode de transport utilisé pour assurer le détournement des marchandises.

Au cours de l'année, la direction a terminé et publié un relevé des principaux modèles économiques utilisés dans l'analyse du transport par navire de ligne. Cette étude établit et évalue les grands cadres structurels qui appuient les diverses démarches théoriques allant du modèle classique du monopole-cartel à la théorie toute récente des marchés disputables.

La direction a également procédé à une étude des répercussions pour le Canada de la limitation de la responsabilité forfaitaire stipulée dans deux récentes conventions de l'O.N.U. pour le transport des marchandises, à savoir les "Règlements de Hambourg" (1978) et la Convention sur le transport multimodal (1980). Cette étude évalue l'importance et l'utilité, pour les expéditeurs canadiens, d'avoir le choix, en cas de pertes ou de dégâts subis par leurs marchandises, entre un remboursement par colis ou par kilogramme, en vertu de ces deux conventions.

En ce qui concerne les exportations en vrac, la direction a terminé en 1983 une étude de certains éléments des accords de transport maritime pour les principaux échanges commerciaux en vrac du Canada. Cette étude évalue également les répercussions possibles du système de répartition des grosses exportations et importations en vrac au Canada.

L'an dernier, l'indice des tarifs marchandises pour les navires de ligne a été mis à jour et amélioré.

La direction a réalisé un rapport contenant les indices trimestriels des exportations canadiennes de 1978 à 1981, qui sera publié dans la série des rapports de recherche de la direction en 1984.

La direction a entrepris une analyse de la capacité du transport maritime par navire de ligne sur l'Atlantique Nord, ainsi qu'une analyse de la structure et du niveau des tarifs marchandises des conférences maritimes.

Transport ferroviaire

En 1983, la direction a poursuivi son examen des problèmes de capacité ferroviaire et a achevé la phase I de ses deux études sur la desserte ferroviaire aux ports de Vancouver et de Thunder Bay. Elle poursuit d'ailleurs ces travaux ou en prépare le prolongement avec l'intention de trouver une solution rapide aux insuffisances de capacité ferroviaire en effectuant des changements opérationnels avec un minimum de dépenses en capital. Ces études ont été entreprises avec les gouvernements provinciaux intéressés et Transports Canada.

À la demande du gouvernement territorial, la direction a présenté un rapport important, en vertu de l'article 22 de la Loi nationale sur les transports, sur les besoins du Yukon en matière de transport. En collaboration avec Transports Canada et le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard, elle a entrepris un examen approfondi de l'utilisation du transport ferroviaire, du transport par camion et du transport intermodal dans l'île.

La direction a achevé en 1983 des études des coûts en capital des compagnies aériennes et des compagnies ferroviaires canadiennes. Comme dans le passé, la direction a entrepris, de concert avec d'autres ministères fédéraux, des études importantes sur le transport du grain, notamment celle du transport des oléagineux et de leurs produits, la mise au point de nouvelles méthodes d'établissement de modèles de transport du grain et de calcul des coûts de la ferme au point d'exportation, et une analyse des dépenses de remise en état des embranchements des Prairies.

La direction a également apporté son aide au C.T.C.F. à l'occasion de diverses audiences et enquêtes, notamment dans le cas du déraillement de la subdivision de Fording River, de l'enquête sur l'accident du *Calgary Dayliner*, de l'affaire de l'acquisition de Conrail et de l'étude sur la réduction des bruits ferroviaires.

La direction a participé activement aux travaux d'un comité créé par VIA Rail Canada Inc. pour examiner ses plans de création d'un service de train de voyageurs à grande vitesse dans les corridors Québec-Windsor et Calgary-Edmonton.

Transport routier

La direction a mené à bien une analyse des tarifs du camionnage pour le compte d'autrui au Québec, en Ontario et en Alberta, qu'elle a publiée dans sa collection de rapports de recherche. De plus, elle a engagé un expert-conseil chargé d'effectuer une étude de la réglementation provinciale (et territoriale) applicable au camionnage privé et au camionnage pour le compte d'autrui qui est exempt. Ce rapport a été présenté comme un document de travail.

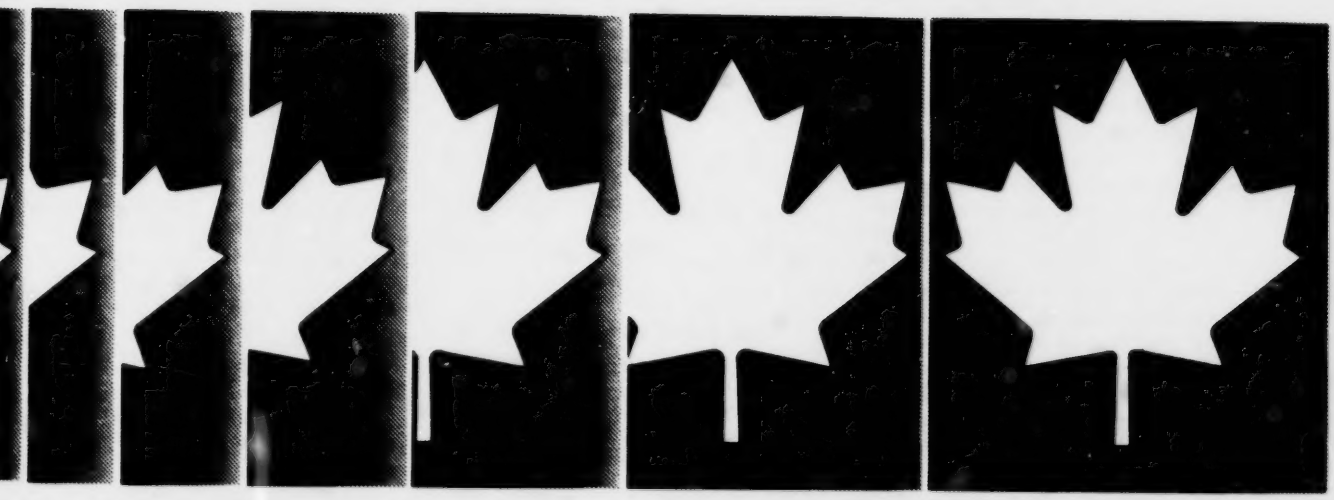
La direction a aussi achevé en 1983 une étude sur le camionnage pour le compte d'autrui entre le Canada et les États-Unis, qui sera publiée dans un proche avenir.

À la demande du Comité des transports par véhicule à moteur, la direction a mené une enquête en vertu de l'article 81 de la Loi nationale sur les transports sur le projet d'acquisition de *D-Line Carriers Ltd.* par *Kingsway Transport Ltd.* et est intervenue au cours de l'audience publique tenue à ce sujet par le C.T.V.M.

L'étude de la situation financière et de l'exploitation du service d'autocars *Roadcruiser* à Terre-Neuve a été suspendue, en 1983, et doit reprendre en 1984.

Direction de l'exploitation et des tarifs

Yves Dubé, Vice-Président (Recherche)



Direction de l'exploitation et des tarifs

La direction comprend les divisions du Contrôle des tarifs et des subventions, ainsi que des Études des tarifs et de l'exploitation. Relevant du vice-président à la Recherche, elle donne aide et conseils aux comités modaux sur des questions touchant le trafic, les taux et les tarifs des transporteurs ferroviaires, routiers et maritimes, ainsi que des sociétés d'exploitation des ponts et tunnels internationaux assujettis à une réglementation fédérale. Elle assure également une surveillance de l'application de leurs tarifs et administre les programmes de subvention prévus par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique.

La Direction de l'exploitation et des tarifs a donné des avis techniques et collaboré avec Transports Canada dans le cadre d'études courantes sur les politiques et initiatives liées aux problèmes des tarifs marchandises intérieurs et internationaux. Elle a aussi conseillé le Ministère sur les questions techniques relatives à la mise en oeuvre du Programme "six et cinq".

La direction a analysé l'incidence de la déréglementation des transports aux États-Unis sur le trafic ferroviaire des marchandises, entre le Canada et les États-Unis, sur les expéditeurs canadiens, les associations d'expéditeurs et les transporteurs. Elle a établi et amélioré la liaison avec les agents supérieurs chargés de l'exploitation et des tarifs de la *Interstate Commerce Commission* pour mieux aider à concilier les divergences entre les systèmes de réglementation et leurs rapports avec le trafic ferroviaire entre le Canada et les États-Unis.

La direction a pris une part très active aux travaux relatifs aux tarifs marchandises statutaires du transport du grain préalablement à l'adoption de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Le directeur exécutif a continué à occuper un poste de haute direction à titre de président du Comité spécial chargé d'étudier les tarifs, lequel était composé de représentants des organismes d'expédition du grain, des sociétés ferroviaires et du gouvernement. Le personnel de la Division des études des tarifs et de l'exploitation a apporté un appui considérable à ce comité spécial. Le directeur exécutif a aussi apporté une aide technique au ministre et au sous-ministre des Transports lors des audiences du Comité parlementaire concernant la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, notamment en comparaissant à titre de témoin.

Les agents de la direction ont collaboré avec Transports Canada à la formulation des règlements applicables à l'administration des paiements aux transporteurs visés par la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Division du contrôle des tarifs et des subventions

Section du contrôle des tarifs

Il incombe à cette section de s'assurer que tous les taux et tarifs des compagnies de chemin de fer, des services de messageries ferroviaires, des transporteurs par eau, des entreprises de transport routier et des sociétés d'exploitation des ponts et des tunnels internationaux sous réglementation fédérale sont établis, publiés et déposés conformément à la Loi sur les chemins de fer, à la Loi sur les transports, à la Loi nationale sur les transports et aux règlements de la Commission.

Section du contrôle des subventions

Il incombe à cette section d'exécuter le mandat administratif de la Commission qui lui est conféré par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique et par les règlements connexes qui autorisent le versement de subventions fédérales aux transporteurs pour l'acheminement de marchandises désignées dans la Région atlantique du Canada.

Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes

Votée en 1927, à la suite des recommandations d'une Commission royale, cette loi prescrit des réductions tarifaires pour l'acheminement de marchandises par chemin de fer à partir de la province du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et de la partie de la province de Québec située à l'est de Diamond et de Lévis et au sud du fleuve Saint-Laurent. Ce territoire géographique est désigné dans la loi sous le nom de "territoire choisi". Après l'accession de Terre-Neuve au rang de province, le territoire choisi s'est enrichi d'un nouveau membre. Le Labrador n'en faisait toutefois pas partie.

La loi exige que le CN maintienne des taux réduits pour tout le trafic intérieur en provenance de points situés dans le territoire choisi et acheminé vers des endroits situés au Canada à l'ouest de ce territoire.

Les autres transporteurs ferroviaires exploitant des lignes de chemin de fer dans le territoire choisi sont autorisés à se conformer aux taux réduits imposés au CN et pour compenser ces réductions, tous les transporteurs reçoivent en retour, du gouvernement fédéral, un remboursement couvrant leurs pertes de revenu.

Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique

Cette loi, en vigueur depuis 1969, autorise une subvention fédérale aux expéditeurs de la Région atlantique en diminuant les frais de transport pour le mouvement de marchandises effectué depuis des endroits situés dans le territoire choisi ou à partir de ce territoire.

L'article 3 de la loi autorise le paiement de subventions aux camionneurs acheminant des marchandises à des endroits situés au Canada à l'ouest du territoire choisi. Ces subventions sont de même nature que celles reçues par les transporteurs ferroviaires en vertu des dispositions de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

L'article 6 de la loi autorise le versement d'une subvention aux transporteurs désignés, à l'intérieur du territoire choisi, pour leur permettre de concurrencer dans des conditions plus favorables avec les expéditeurs ou destinataires établis à l'extérieur du territoire choisi ou avec les autres transporteurs.

Le versement de subventions se fait conformément aux règlements établis par les décrets fédéraux et à l'heure actuelle, il est prévu de faire des versements aux transporteurs acheminant le trafic vers l'ouest à partir de la région et en provenance, ainsi qu'à destination de points situés dans le territoire choisi.

Le Règlement sur les subventions sélectives dans la Région atlantique régit les mouvements du trafic vers l'Ouest, et autorise des subventions spéciales aux compagnies de chemin de fer, aux compagnies de messageries ferroviaires et aux camionneurs pour le transport de marchandises désignées lorsque ces transporteurs ont appliqué les réductions tarifaires prescrites pour les mouvements en question.

Les mouvements régionaux sont régis par le Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique qui autorise le versement de subventions aux compagnies ferroviaires, aux compagnies de messageries ferroviaires, aux camionneurs et aux transporteurs par eau pour l'acheminement de marchandises désignées en provenance et à destination d'un endroit situé dans le territoire choisi. Les transporteurs concernés ne peuvent réclamer cette subvention que lorsqu'ils ont appliqué les réductions tarifaires prescrites par le Règlement.

La division s'occupe également de la vérification des réclamations présentées par les compagnies ferroviaires, aux termes de l'article 272 de la Loi sur les chemins de fer, à l'égard du transport de grain et de farine destinés à l'exportation.

Division des études des tarifs et de l'exploitation

Cette division effectue des recherches et des analyses destinées à aider les comités et les directions de la Commission. Elle répond aux demandes des autres ministères fédéraux et provinciaux, des autorités municipales, de l'industrie, d'associations, d'organismes, de groupes de consommateurs et de membres du public.

À la fin de 1983, la division a préparé, publié et distribué une publication intitulée "Commission canadienne des transports: Exploitation, taxes et tarifs". Elle fait valoir le rôle, les compétences et les fonctions de la Commission en rapport avec les taux et les tarifs ferroviaires et indique les diverses méthodes d'appel dont peut se prévaloir le public.

Les trois sections spécialisées de la division sont celles des Études des plaintes et des requêtes, des Études de l'exploitation et des Études des tarifs.

Section des études des plaintes et des requêtes

Cette section étudie les plaintes et les requêtes relatives aux taux de transport, aux services et aux conditions de transport qui pourraient être jugés préjudiciables à l'intérêt public.

En 1983, le Comité des transports par chemin de fer a examiné plusieurs requêtes présentées en

vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports et a rendu des décisions à leur sujet. Le comité s'est prononcé en faveur de *Prairie Malt (Canada) Ltd.* relativement aux taux applicables au transport de malt d'orge depuis l'ouest du Canada jusqu'à des points d'exportation situés sur la côte du Pacifique. Il en a fait de même (après une audience publique) dans le cas de la *Columbia Containers Ltd.*, relativement au calcul des frais de surestaries applicables au grain et aux produits céréaliers destinés à l'exportation. Il a rejeté (après une enquête publique) la requête présentée par *Crown Zellerbach Ltd.* relativement aux tarifs marchandises imposés pour le transport des copeaux de bois à pâte depuis l'intérieur de la Colombie-Britannique jusqu'à la région de Vancouver. Le comité a également rejeté la requête en autorisation d'interjeter appel, présentée par la *Continental Grain Company (Canada) Ltd.*, et *Arctic Grain Ltd.*, de requêtes ayant trait à l'application de frais de surestaries pour les exportations de criblures de grain et par le gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador, suite à la décision du CN de porter à un niveau compensatoire certains taux relatifs au transport jusqu'à Terre-Neuve, de grains de provende et de produits connexes.

Le comité a autorisé le retrait d'une requête de taux préférentiels de transport de pâte de bois en vertu de l'article 23. Dans l'affaire des disparités tarifaires relatives au transport de la pâte de bois, également en vertu de l'article 23, le comité a émis deux ordonnances au cours de l'année destinées à modifier un tarif de remise qui concrétisent la décision prise par le comité en 1979 en faveur de l'appelante. Le personnel de la section a également mené une enquête sur une demande en modification du tarif de remise présentée par *B.C. Forest Products*.

Le comité a reçu plusieurs plaintes au cours de l'année, notamment: une plainte d'*Evans Products Co. Ltd.* relative aux négociations sur les taux de transport de bois d'exportation entre la compagnie ferroviaire et l'expéditeur; une plainte de *Balfour Forest Products Ltd.* relative aux frais de surestaries imposés à cette compagnie par le CN pendant la grève des dockers de la Colombie-Britannique; une plainte de *Pfizer Canada Inc.* relative au niveau des taux applicables au transport de l'acide citrique depuis Cornwall (Ont.) jusqu'à Calgary (Alb.); une plainte d'*Indusmin Ltd.* relative au niveau des taux applicables au transport du sel de silice depuis le Middle-ouest américain jusqu'à la région de Toronto; et une plainte de *Soulanges Industries Ltd.* relative aux frais de location d'une voie de garage privée à Soulanges (Qué.).

En 1983, *Western Assembly Ltd.* et *Hostess Food Products Ltd.* ont demandé la médiation du comité; c'est le personnel de cette section qui a été chargé de l'affaire et, dans les deux cas, on est parvenu à un accord à la satisfaction de la société plaignante. Le premier cas avait trait au refus du CN d'adopter avec CP Rail des tarifs de transport communs à destination de l'est du Canada; quant à la seconde affaire, il s'agissait d'une confusion concernant le recours progressif à des services de conteneurs à destination de Terre-Neuve. Une plainte de l'Association canadienne des importateurs d'automobiles semble avoir abouti à une solution après un échange de correspondance entre la Commission, la plaignante et les transporteurs.

Le personnel de la section a participé à des audience publiques convoquées par le comité pour déterminer la nature du versement par CN Europe de commissions à *Cast Containers, S.A.*, ayant trait au transport de conteneurs de Montréal à Chicago.

Le C.T.C.F. a émis trois ordonnances, en 1983, rejetant certains tarifs de transport de conteneurs imposés par TerraTransport qu'il a jugés non compensatoires et non conformes à l'article 276 de la Loi sur les chemins de fer et ordonnant à TerraTransport de les remplacer et de soumettre de nouveaux tarifs. Ces ordonnances ont résulté d'une enquête en vertu de l'article 48 de la Loi nationale sur les transports demandée par le ministre des Transports à la suite d'une plainte déposée par *Atlantic Container Express*.

Toujours en vertu de l'article 48, la C.C.T. a été invitée à étudier les incidences et les répercussions de la déréglementation américaine du transport ferroviaire sur les expéditeurs et les transporteurs ferroviaires canadiens (*Staggers Rail Act* de 1980). Le personnel de la section, nommé en vertu de l'article 81 de la Loi nationale sur les transports, s'est réuni avec les associations d'expéditeurs, les transporteurs et des représentants des gouvernements provinciaux pour entendre leurs arguments. Un rapport préliminaire doit être publié en janvier 1984; il sera suivi d'un rapport final au printemps.

Le personnel de la section effectue actuellement une enquête du

C.T.C.F. sur les règlements de la C.C.T. concernant la manoeuvre inter-service de trafic-marchandises entre les compagnies canadiennes de chemin de fer. Un avis public invitant les parties intéressées à présenter un mémoire a été publié en juin 1983 et un total de 56 mémoires ont été reçus. Un rapport résumant leur contenu devrait être présenté au début de 1984.

Section des études de l'exploitation

Cette section tient à jour une banque de données exhaustive destinée à aider la direction et d'autres directions et comités à publier des rapports annuels sur le volume des denrées et à fournir des données en réponse à des demandes émanant de sources extérieures à la Commission. Elle étudie également la circulation et les modèles de transport, les prix de transport et les incidences des coûts de transport sur l'économie canadienne.

La banque de données des Études de l'exploitation porte sur plusieurs années. Ces données comportent notamment les mouvements ferroviaires au Canada et entre le Canada et les États-Unis ainsi que les transports routiers subventionnés dans les provinces de l'Atlantique et à partir de celles ci. Elles ont été consultées dans 25 cas différents à la suite de demandes qui émanaient d'organismes tels que la Commission, les ministères fédéraux et provinciaux, les compagnies ferroviaires canadiennes, les députés et les compagnies canadiennes et américaines d'experts-conseils. Entretemps, l'élargissement de la base de données ferroviaires se poursuit et une année supplémentaire de données relatives au transport routier dans les provinces de l'Atlantique est en cours de traitement.

La section a déterminé les niveaux minimums des taux compensatoires pour les produits du canola, à la suite du décret du conseil 1976-894. Le C.T.C.F. a émis deux ordonnances qui fixent ces niveaux, la première en juillet et la seconde à la fin de décembre.

Également en 1983, le personnel de la section a participé à un examen de la méthode de calcul des taux compensatoires minimums pour aider un groupe de travail d'un sous-comité du C.T.C.F. Il a aussi participé aux activités d'un groupe d'étude interministériel chargé d'examiner les répercussions des changements possibles des structures des tarifs marchandises applicables au transport de l'huile et du tourteau de colza à l'est de Thunder Bay et d'Armstrong (Ont.).

Section des études des tarifs

Cette section fournit l'aide technique spécialisée requise par la division pour s'acquitter de son mandat. Cette fonction couvre l'analyse, la vérification, la documentation et les rapports concernant les tarifs marchandises et voyageurs ainsi que leurs conditions de transport.

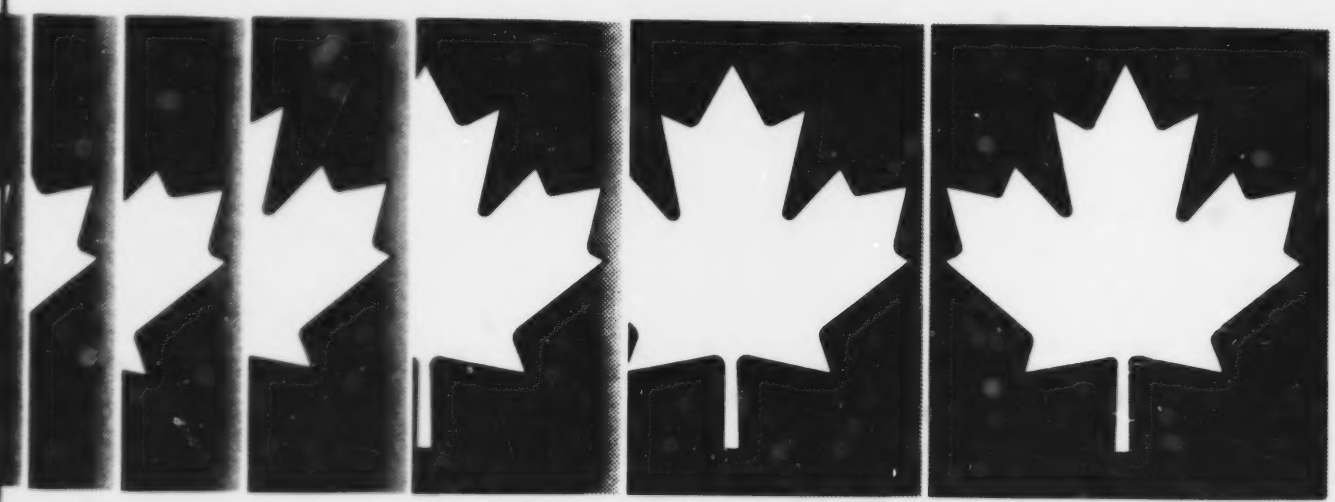
Outre sa participation à la presque totalité des projets en cours dans les deux autres sections en 1983, les employés de la section ont participé directement à de nombreux projets interministériels ainsi qu'à d'autres projets de la Commission.

Les plus importants d'entre eux concernaient la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, notamment l'analyse des incidences de cette loi, faite par Transports Canada et un groupe de travail interministériel, une étude du projet de loi par les comités de la Chambre des communes et du Sénat, et l'application des parties de la loi ayant trait aux taux.

Activités — contrôle des tarifs

Exercice se terminant le 31 décembre	1982	1983
Total des tarifs marchandises déposés par les chemins de fer	50 818	51 167
Total des tarifs de messageries ferroviaires déposés	4 555	5 996
Total des tarifs voyageurs déposés par les chemins de fer	237	121
Total des prix convenus déposés par les chemins de fer	729	650
Total des prix convenus en vigueur	193	176
Nombre d'expéditeurs appliquant les prix convenus en vigueur	1 520	1 480

Causes devant la Cour fédérale et la Cour suprême du Canada



Causes devant la Cour fédérale et la Cour suprême du Canada

Appels tranchés en 1983

CP Ltée c. la C.C.T.
Cour fédérale — Divisions de première instance et d'appel
Dossiers T-1883-83 A-1301-83

Le Comité des transports par chemin de fer (C.T.C.F.) a nommé deux agents en vertu de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer qu'il a chargés de mener une enquête sur les causes de l'accident d'un train de voyageurs de VIA Rail qui s'est produit le 23 mars 1983 sur la ligne de CP Ltée près de Red Deer (Alb.). Avant même de recevoir le rapport des enquêteurs, le comité avait émis un avis d'audience publique sur l'accident. Cet avis faisait état de l'intention du comité d'entendre la déposition des enquêteurs et de remettre ensuite l'affaire à une date ultérieure pour entendre celle des autres parties.

CP Ltée s'est opposée à cette audience en invoquant le fait que le comité n'avait pas compétence pour agir et que la tenue d'une telle audience constituerait la dénégation des principes de la justice naturelle. CP Ltée a donc demandé à la Division de première instance de la Cour fédérale d'interdire l'audience et d'émettre un bref de certiorari qui annulerait les décisions antérieures du comité. L'audience a été remise en attendant l'issue de la requête.

Les principales allégations de CP Ltée était les suivantes:

1) ni la Commission ni le comité n'avaient compétence pour faire une enquête en vertu de l'article 226; seuls les enquêteurs nommés par le comité pouvaient le faire;
2) dès réception du rapport des enquêteurs, la seule mesure que le comité était autorisé à prendre était d'ordonner à la compagnie ferroviaire de suspendre ou de renvoyer tout employé pour négligence ou mauvaise conduite volontaires conformément au paragraphe 226(2)
3) le comité n'avait pas donné un avis suffisant des allégations d'action répréhensible de la part de la compagnie ferroviaire. L'avis ne comportait pas suffisamment de détails et ne donnait pas assez de temps à la compagnie susmentionnée pour préparer sa réponse.

Le 2 septembre 1983, le juge Strayer a rejeté la motion et jugé que le comité avait compétence pour tenir l'enquête publique. Il a déclaré que le paragraphe 226(2) ne devait pas être interprété au sens restreint et que l'action du comité à la suite du rapport des enquêteurs ne se réduisait pas à ordonner la suspension ou le renvoi des employés de la compagnie ferroviaire. Il a en outre déclaré que l'avis écrit, le rapport des enquêteurs, les remarques du président du comité au début de l'audience, et le retard dû à la motion adressée à la Cour fédérale garantissaient que CP Ltée ne serait pas privée des bénéfices de la justice naturelle.

CP Ltée a fait appel du jugement devant la Cour d'appel fédérale et, le 1er novembre 1983, sa requête a été rejetée à l'unanimité par la Cour. Dans les raisons du jugement, le juge Urie a soutenu que les articles 226 et 227 offraient au comité une vaste gamme d'actions possibles après réception d'un rapport d'accident, allant de l'adoption pure et simple du rapport à la poursuite de l'enquête au cours d'audiences publiques ou à huis-clos de la manière et dans la mesure que le comité juge souhaitable. La Cour d'appel a conclu, comme l'avait fait la Division de première instance, que les parties intéressées avaient bénéficié d'un temps de préparation suffisant pour aborder les litiges découlant de l'accident et de l'enquête subséquente. Finalement, il a été arrêté que le comité avait également compétence pour décider si des ordonnances ou des règlements nouveaux devraient être adoptés à la lumière des circonstances de l'accident révélées par l'enquête.

CN c. la C.C.T.
Cour fédérale — Divisions de première instance et d'appel
Dossier A-1124-83

Cette affaire avait trait à la révision judiciaire d'une décision prise par le Comité des transports par chemin de fer (C.T.C.F.) à l'issue d'une enquête publique tenue en vertu des articles 45 et 48 de la Loi nationale sur les transports afin de déterminer si certains paiements effectués à la suite d'accords entre CN Europe et *Cast Containers S.A.* constituaient des remises illégales et étaient donc sujets à des poursuites en vertu de l'article 380 de la Loi sur les chemins de fer.

Le 22 juillet 1983, à Montréal, le CN a demandé au comité de mettre fin à l'audience en invoquant le fait que les principes de la jus-

tice naturelle avaient été violés à plusieurs reprises. Cette motion a été rejetée par le comité et l'audience a été suspendue en attendant le résultat du recours intenté par le CN auprès de la Cour fédérale.

Le CN a présenté des demandes de révision judiciaire en vertu des articles 18 et 28 de la Loi sur la Cour fédérale. Le CN a également présenté une requête en autorisation d'interjeter appel en vertu du paragraphe 64(2) de la Loi nationale sur les transports.

Le 17 août 1983, à une audience de la Division de première instance de la Cour fédérale à Ottawa, le juge Addy a rejeté la requête présentée en vertu de l'article 18 en invoquant le fait que la Division de première instance n'avait pas compétence en la matière. La requête en autorisation d'interjeter appel conformément au paragraphe 64(2) de la Loi nationale sur les transports et celle invoquant l'article 28 ont été entendues par un panel de trois juges de la Cour d'appel, le 1er septembre 1983, à Halifax. La requête en autorisation d'interjeter appel a été entendue la première et rejetée. À la suite de la motion d'un des intervenants, la *Halifax-Dartmouth Port Development Commission*, la demande de révision en vertu de l'article 28 présentée par le CN a été annulée. La Cour a déclaré qu'il n'y avait aucune preuve d'un déni de justice.

L'enquête publique a repris à Montréal en septembre et novembre 1983 et doit se poursuivre en janvier 1984.

Okanagan Helicopters Ltd., Wescan Resource Equipment Ltd. et *The Resource Service Group Ltd.* c. la C.C.T. et *Sealand Helicopters Ltd.*
Cour suprême du Canada
Dossier 17482

Le Rapport annuel de 1982 de la Commission a fait mention de cette cause. Le 24 décembre 1982, la Cour fédérale d'appel a rejeté l'appel interjeté de l'ordonnance du Comité des transports aériens, rendu le 7 octobre 1982, qui exigeait de la part des participants au changement de contrôle de la *Okanagan Helicopters Ltd.* qu'ils produisent un avis de changement de contrôle conformément aux dispositions des articles 21 et 22 du Règlement sur les transporteurs aériens. La Cour a statué que la signification donnée au terme "contrôle" est une question de droit, mais qu'au sens de la Loi sur l'aéronautique et du Règlement sur les transporteurs aériens, c'est une question de fait.

La Cour a statué, en outre, que le terme "contrôle" dans l'article du Règlement sur les transporteurs aériens et l'alinéa 14(1)l) de la Loi sur l'aéronautique doit se voir attribuer un sens plus global que l'expression "contrôle juridique" ou *"de jure"*; il doit comprendre la notion de contrôle "effectif" ou *"de facto"* qui se détermine d'après l'étendue du contrôle que confère la possession de moins de la majorité des actions avec droit de vote d'une compagnie.

Le 8 février 1983, la requête de la *Okanagan Helicopters Ltd.* en autorisation d'interjeter appel auprès de la Cour suprême du Canada a été refusée.

Nordair Ltée — *Nordair Ltd.* c. la C.C.T.
Cour fédérale — Divisions de première instance et d'appel
Dossiers 82-T-306 A-313-82

Le Rapport annuel de 1982 signalait que cette affaire était toujours en instance.

Le 14 janvier 1982, le Comité des transports aériens (C.T.A.) a rendu une ordonnance *"ex parte"* sommant Nordair de cesser d'offrir ses programmes publicitaires de primes, sous forme de limousines de luxe et de voitures Tilden, liés à l'achat de billets de la compagnie. Le comité a fondé son ordonnance sur le fait que ces programmes n'étaient que des moyens de réduire les prix, entraînant des frais de transport différents des tarifs en vigueur du transporteur, sans l'approbation préalable du comité. L'ordonnance en question est, par la suite, devenue une ordonnance de la Cour fédérale, conformément à l'article 61 de la Loi nationale sur les transports.

Nordair a présenté à la Cour fédérale une requête en autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance, soutenant que celle-ci aurait des répercussions importantes sur la façon dont l'industrie du transport aérien peut promouvoir ses affaires. La compagnie a simultanément déposé une motion auprès de la Division de première instance portant suspension de l'ordonnance et de son exécution en attendant les résultats de son appel. Nordair alléguait qu'elle subirait des torts considérables et irrémédiables si la Cour ne faisait pas droit à sa motion, étant donné que les programmes en question étaient déjà en cours.

Le 2 février 1982, la Division de première instance a opposé un refus à la motion affirmant que le but d'une suspension est de préserver le *"status quo"* jusqu'à ce que les droits de la requérante puissent être déterminés et que, dans le cas d'espèce, l'ordonnance assurait ce résultat.

Le 19 mars 1982, la Cour d'appel fédérale a autorisé l'appel sur les points suivants :

1) La C.C.T. avait-elle compétence en vertu de l'article 10 de la Loi sur l'aéronautique pour rendre une ordonnance de ne pas faire; et
2) La Commission avait-elle commis une erreur de droit en statuant que les programmes offerts étaient contraires aux dispositions du paragraphe 112(10) du Règlement sur les transporteurs aériens?

La Cour a entendu l'appel de Nordair le 1er juin 1983 à Ottawa et, par deux voix contre une, a décidé de le rejeter.

La majorité a décidé que la Commission avait compétence pour rendre une ordonnance de ne pas faire et que les programmes se ramenaient à des réductions de prix ou à des concessions entraînant des frais de transport différents des tarifs en vigueur. Dans son avis de dissidence, le juge Heald a déclaré que les programmes ne donnaient pas lieu à des remises illégales, puisque les offres de coupons avaient trait au coût du transport au sol et non au transport aérien.

Appels retirés en 1983

Ontario Central Airlines Ltd. et *Calm Air International Ltd.* c. *Ellair Ltd.* et la C.C.T.
Cour fédérale — Division d'appel
Dossiers 81-A-358 A-224-82

Le Rapport annuel de 1982 mentionnait que cette affaire consistait en une requête en autorisation d'interjeter appel. Cette requête a été agréée par la Cour d'appel fédérale le 2 mars 1982.

L'appel a été suscité par une ordonnance du Comité des transports aériens (C.T.A.) rendue le 12 novembre 1981, qui accordait à *Ellair Ltd.* un permis temporaire de classe 4 pour l'exploitation de services au moyen d'aéronefs à ailes fixes du groupe D depuis une base située à Thompson (Man.). L'appel de l'*Ontario Central Airlines Ltd.* et de *Calm Air International Ltd.* était basé sur le fait que l'ordonnance avait été rendue sans qu'elles en soient avisées et que leur droit de se faire entendre sur la question, en tant que parties intéressées, leur avait été de ce fait refusé.

Par la suite, le C.T.A. a examiné la demande officielle de permis présentée par *Ellair* et a décidé qu'il ne convenait pas de donner un caractère permanent à l'autorisation temporaire accordée à *Ellair*. Comme cette décision du comité dépouillait l'appel de toute signification, un avis de retrait a été déposé auprès de la Cour fédérale, le 6 août 1983, avec l'accord de toutes les parties.

CN c. la C.C.T. et *Prairie Malt (Canada) Ltd.*
Cour fédérale — Division d'appel
Dossiers 83-A-321 A-1107-83

Il s'agit ici d'un appel de la décision n° WDR-1983-01 du Comité des transports par chemin de fer (C.T.C.F) daté du 3 février 1983.

Dans cette décision, le comité a agréé la requête de *Prairie Malt (Canada) Limited* en autorisation d'interjeter appel d'une augmentation de tarifs du CN applicable au transport du malt de *Prairie Malt* destiné à l'exportation. Le malt en question était transporté par voie ferrée depuis Biggar (Sask.) jusqu'à Vancouver (C.-B.) pour être conteneurisé; il était ensuite exporté par voie de terre jusqu'à Seattle (Washington) et de là, exporté par voie de mer.

La question préliminaire de droit soulevée était de savoir si les exportations de malt étaient assujetties au taux de transport statutaire fixé par le paragraphe 271(2) de la Loi sur les chemins de fer. Le comité a répondu par l'affirmative et a donc décidé qu'un taux de palier ajouté par le CN au tarif marchandises statutaire était illégal.

L'argument invoqué par le CN est que le tarif marchandises statutaire n'était pas applicable puisque le malt ne quittait pas le port de Vancouver par mer.

La Cour fédérale a autorisé le CN, le 28 juin 1983, à interjeter appel. Toutefois, le CN a déposé, le 20 décembre 1983, un avis d'abandon qui mettait un terme à l'affaire.

Appels en instance en 1983

CN c. La Ville de Drumheller et *Century Coals Ltd.*; CP Ltée c. La Ville de Drumheller et *Century Coals Ltd.* Cour suprême du Canada Dossiers 17498 (CN) 17499 (CP)

Dans son ordonnance n° WDR-00534 du 23 octobre 1981, le Comité des transports par chemin de fer (C.T.C.F.) a ordonné l'abandon de 14 km de voie entre Rosedale et East Coulee (Alb.).

La ville de Drumheller et la *Century Coals Ltd.* ont présenté une requête en autorisation d'interjeter appel de cette ordonnance devant la Cour d'appel fédérale. Leur principal argument était que la C.C.T. n'avait pas compétence puisqu'un accord intervenu entre les compagnies ferroviaires prescrivait non seulement la construction mais l'exploitation à perpétuité de l'embranchement. Cet accord avait été confirmé par la suite par une loi spéciale du Parlement du Canada, que la Commission n'était pas habilitée à modifier ou à révoquer. Les appelantes ont soutenu qu'en vertu de l'article 2 de la Loi sur les chemins de fer, la loi spéciale primait sur les articles 253 et 254 de la première loi.

Dans une décision rendue le 9 décembre 1982, dont le juge en chef s'est dissocié, la Cour fédérale a fait droit aux arguments des appelantes. Elle a affirmé que l'intention de la Loi spéciale, qui confirmait l'accord intervenu entre les compagnies ferroviaires, était bien que l'embranchement soit exploité à perpétuité. La Loi avait imposé au CN et à CP Ltée une entente statutaire, soit une obligation d'exploiter le tronçon à perpétuité en échange d'une garantie, donnée par le gouvernement, des obligations du CN nécessaires à la construction du tronçon.

En outre, la Cour a statué que la Loi spéciale et les articles 253 et 254 de la Loi sur les chemins de fer traitaient du même sujet mais présentaient des contradictions. De ce fait, la première loi devait primer sur l'autre. Les obligations créées par la Loi spéciale avaient donc un caractère statutaire plutôt que contractuel, de sorte qu'elles ne pouvaient être modifiées que par une loi. La Cour a donc statué que la Commission n'avait pas compétence pour rendre l'ordonnance et a fait droit à l'appel.

Les compagnies ferroviaires ont présenté une requête en autorisation d'interjeter appel de la décision de la Cour d'appel fédérale devant la Cour suprême du Canada et, le 7 février 1983, la Cour a fait droit à cette requête. L'affaire était en instance à la fin de 1983.

District Municipal n° 34 d'Acadia c. CN Cour fédérale — Division d'appel Dossiers 82-A-370 A-795-83

Cette affaire, mentionnée dans le Rapport annuel de 1982, consistait en une requête en autorisation d'interjeter appel. L'autorisation a été accordée le 7 avril 1983.

Il s'agit d'un appel de l'ordonnance n° WDR-00884, rendue le 28 septembre 1982, qui ordonnait au CN d'abandonner l'exploitation d'une partie de son service dans la subdivision Acadia Valley en Alberta.

Au départ, la subdivision Acadia Valley était protégée par une ordonnance d'interdiction du gouverneur en conseil que celui-ci a cependant révoquée le 18 septembre 1980—C.P. 1980-2515. Le CN a alors demandé à la Commission l'autorisation d'abandonner une partie du service.

Les requérantes ont soutenu que le comité n'avait pas compétence pour entendre la demande de la compagnie ferroviaire parce que l'article 258 de la Loi sur les chemins de fer, qui autorise le gouverneur en conseil à interdire l'abandon de certains embranchements, ne lui donne pas l'autorité nécessaire pour révoquer une ordonnance d'interdiction. L'affaire était en instance à la fin de 1983.

CP Ltée c. la C.C.T. Cour fédérale — Division d'appel Dossiers 83-A-320 A-1109-83

Pour l'essentiel, cet appel est le même que celui du CN c. la C.C.T. et *Prairie Malt (Canada) Ltd.* résumé précédemment sous la rubrique "Appels retirés en 1983". Il s'agissait, dans les deux cas, d'appels fait de la décision n WDR-1983-01 du Comité des transports par chemin de fer.

La question en litige est celle de savoir si le comité a mal interprété la loi en décidant que le transport du malt d'orge depuis Biggar (Sask.) jusqu'à Vancouver

(C.-B.), qui n'est pas exporté par mer depuis le port de Vancouver mais est expédié par voie ferrée depuis Vancouver jusqu'à Seattle (Washington), peut bénéficier du tarif marchandises statutaire fixé aux termes du paragraphe 271(2) de la Loi sur les chemins de fer.

Les appels interjetés par le CN et par CP Ltée ont été groupés par ordonnance de la Cour d'appel fédérale le 3 octobre 1983. Le CN a déposé un avis de retrait de son appel, le 20 décembre 1983, et CP Ltée a exprimé son intention d'en faire autant.

Continental Grain Co. (Canada) Ltd. c. la C.T.C. et le CN
Cour fédérale — Division d'appel
Dossiers 83-A-330
A-1381-83

Il s'agit d'un appel de l'ordonnance n° R-34908 du Comité des transports par chemin de fer, rendue le 28 février 1983, conformément au paragraphe 64(2) de la Loi nationale sur les transports. Cette ordonnance portait sur un litige entre la *Continental Grain Co. (Canada) Ltd.* et le CN au sujet de la responsabilité de l'expéditeur pour la prise en charge des surestaries applicables aux exportations de criblures de grain, ainsi que de la décision de la compagnie ferroviaire de refuser certains services de déchargement à la *Continental* tant que cette compagnie ne garantirait pas le paiement des surestaries.

L'ordonnance faisant actuellement l'objet de cet appel ordonnait au CN de continuer à desservir la *Continental* conformément à l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer et autorisait le CN à continuer d'imposer des surestaries. Elle interdisait également à la *Continental* d'interjeter appel d'une décision rendue le 30 juin 1981 par le comité des transports par chemin de fer dans l'affaire de la *Arctic Grain Ltd.*, et confirmé par le comité de révision le 16 octobre 1981. La décision prise à l'égard de cette dernière stipulait que les exportations de criblures de grain, sous quelque forme que ce soit, n'étaient pas dispensées des frais de surestaries.

La *Continental* a fait valoir que le décret du conseil C.P. 1959-569 et l'ordonnance de la Commission n° 97781 exemptaient des frais de surestaries le grain, y compris les criblures, destiné à l'exportation et entreposé dans des élévateurs publics et semi-publics.

La requête de la *Continental* en autorisation d'interjeter appel a été acceptée le 9 septembre 1983 et cet appel était en instance à la fin de l'année.

Arctic Grain Ltd. c. la C.C.T. et le CN
Cour fédérale — Division d'appel
Dossiers 83-A-334
A-1384-83

Cet appel a trait à l'ordonnance n° R-34908 du Comité des transports par chemin de fer, la même que dans l'affaire *Continental Grain* mentionnée précédemment. À cause de la ressemblance de ces deux affaires et du fait que les raisons de faire appel sont les mêmes, les requêtes en autorisation d'interjeter appel ont été présentées en même temps et ont été accordées toutes les deux le 9 septembre 1983.

La *Arctic Grain Ltd.* a déclaré que ses exportations de criblures de grain sont exemptes des frais de surestaries comme le "grain".

L'appel était en instance à la fin de 1983.

CP Ltée c. la C.C.T. et la *Columbia Containers Ltd.*
Cour fédérale — Division d'appel
Dossiers 83-A-342
A-1203-83

Le 5 août 1983, CP Ltée a été autorisée à interjeter appel de la décision du Comité des transports par chemin de fer rendue le 14 avril 1983, qui ordonnait à CP Ltée de modifier ses tarifs de surestaries afin d'accorder à la *Columbia Containers Ltd.* une franchise illimitée à l'égard de l'utilisation des wagons pour certains grains figurant en annexe 1 de la Loi sur les grains du Canada.

La *Columbia Containers* exploite une installation à Vancouver (C.-B.) où elle reçoit, par voie ferrée, des chargements de grain qui sont conteneurisés en vue de leur exportation par voie maritime. Cependant, cette compagnie ne détient pas de permis à titre de terminus aux termes de la Loi sur les grains du Canada. Le tarif de CP Ltée accordait une franchise illimitée aux élévateurs terminus titulaires d'un permis, alors que la *Columbia Containers* ne jouissait que d'une franchise de cinq jours avant d'être passible de surestaries. À la requête de la *Columbia Containers*, conformément à l'article 23 de la Loi nationale sur les transports, le comité a décidé que les surestaries imposées à cette compagnie étaient préjudiciables et devaient être supprimées.

CP Ltée a fait valoir que la Commission n'avait ni la compétence, ni l'autorité statutaire requises pour ordonner la franchise d'utilisation des wagons par la *Columbia Containers*. La question principale porte sur l'interprétation du décret du conseil C.P. 1959-569 qui suspendait certains frais de surestaries et de l'ordonnance n° 97881 de l'ancienne Commission qui limitait la suspension des surestaries au grain entreposé dans les élévateurs terminus publics et semi-publics.

CP Ltée soutient également que la différence de traitement existant entre les élévateurs terminus disposant d'un permis et la *Columbia Containers* ne créait, ni ne pouvait créer, de désavantage indu ou déraisonnable tel qu'envisagé par le paragraphe 23(3) de la Loi nationale sur les transports, étant donné que la différence des frais de surestaries était établie par le décret du conseil et l'ordonnance de l'ancienne Commission précités.

Cet appel était en instance à la fin de 1983.

CP Ltée c. la C.C.T. Cour fédérale — Division d'appel Dossiers 82-A-55 A-1259-82

Le Rapport annuel de 1982 fait mention de cet appel. L'affaire a trait à la décision du Comité des transports par chemin de fer rendue le 7 mai 1982. Le comité n'a pas permis à la compagnie ferroviaire de faire valoir ses coûts d'acquisition (coûts d'immobilisations et d'amortissement) concernant les actifs fournis par le gouvernement fédéral dans le cadre du Programme de remise en état des embranchements des Prairies aux fins de fixer des subventions ou des tarifs conformément à la Loi sur les chemins de fer. Le comité a soutenu que s'il permettait que de tels coûts influent sur le système de calcul des prix de revient sans prévoir des rajustements subséquents aux fins des subventions et à toutes autres fins que le comité juge appropriées, il s'ensuivrait que le gouvernement serait facturé, en vertu d'un programme, pour des frais qu'il aurait déjà acquittés dans le cadre d'un autre programme.

CP Ltée soutient que le comité s'est mal orienté et s'est aussi laissé influencer par des considérations sans pertinence dans son interprétation des articles applicables de la Loi sur les chemins de fer et du Règlement sur l'établissement de prix de revient ferroviaires. La compagnie ferroviaire estime que l'article 252 et les articles suivants de la Loi sur les chemins de fer l'autorisent à être remboursée des pertes effectivement encourues dans le cadre de l'exploitation des embranchements non rentables que la compagnie est tenue d'exploiter, et n'ont pas pour objet de déterminer les questions de propriété des actifs. Selon la compagnie, le fait que ce soit le gouvernement fédéral qui ait fourni ces actifs n'entre pas en ligne de compte.

La demande de CP Ltée en autorisation d'interjeter appel a été agréée et cet appel était en instance à la fin de 1983.

CP Ltée c. la C.C.T. Cour fédérale — Division d'appel Dossiers 83-A-340 A-1471-83

Cet appel découle de l'autorisation accordée à CP Ltée le 27 septembre 1983.

En novembre 1982, CP Ltée a démoli et enlevé un de ses bâtiments connu sous le nom de gare de Toronto-Ouest. Le Comité des transports par chemin de fer a tenu une audience publique afin de déterminer s'il avait compétence en la matière et, dans sa décision rendue le 28 avril 1983, il a statué que la gare de Toronto-Ouest était une "gare de chemin de fer" au sens de la Loi sur les chemins de fer et que son abandon était régi par la procédure décrite à l'article 119.

Le comité a conclu que CP Ltée avait effectué l'enlèvement de la gare sans avoir obtenu l'autorisation du comité ou une exemption de sa part. Les dispositions de la Loi sur les chemins de fer ont donc été violées et le comité a demandé que CP Ltée soit poursuivie.

L'argument principal invoqué par CP Ltée dans son appel est que le comité a mal appliqué la loi lorsqu'il a décidé que l'article 119 exigeait de CP Ltée qu'elle obtienne une autorisation avant d'enlever la gare.

Cet appel était en instance à la fin de 1983.

CP Ltée c. la C.C.T.
Cour fédérale — Division d'appel
Dossiers A-245-83
83-A-317

Aux termes de l'ordonnance n° R-34836 du 28 janvier 1983, le Comité des transports par chemin de fer (C.T.C.F.) ordonnait à CP Ltée de capitaliser le coût des travaux effectués par la compagnie dans le cadre du Programme de révision et de remise à neuf des locomotives au cours de 1982 et des années subséquentes, si ce coût dépassait 100 000 $ ou 10 pour cent du coût d'une nouvelle locomotive du même type et de la même classe. Cette directive découlait de l'article 1307 de la Classification uniforme des comptes des sociétés ferroviaires, lequel confère au comité le pouvoir d'ordonner à un transporteur d'utiliser des minimums autres que ceux établis à l'article 1307. Cette affaire a donné lieu à une audience publique présidée par le commissaire R.J. Orange, nommé en vertu de l'alinéa 19(1)*b*) de la Loi nationale sur les transports. Le comité a adopté le rapport du commissaire Orange.

CP Ltée a déposé une requête en autorisation d'interjeter appel en vertu du paragraphe 64(2) de la Loi nationale sur les transports et afin d'obtenir la révision et l'annulation de l'ordonnance en vertu de l'article 28 de la Loi sur la Cour fédérale. La Cour fédérale d'appel a accordé l'autorisation d'interjeter appel et les deux requêtes ont été groupées.

Voici les principaux motifs d'appel invoqués par CP Ltée:

1. Les dispositions de l'ordonnance n° R-34836 dépassent les pouvoirs et la compétence du C.T.C.F.
2. En délivrant l'ordonnance n° R-34836, le C.T.C.F. a adopté le rapport du commissaire Orange sans permettre à CP Ltée de faire des représentations, ce qui constitue un manquement à son obligation d'agir en toute équité et un déni de justice naturelle à l'égard de CP Ltée.
3. L'audience tenue devant le commissaire Orange n'était pas de nature à décharger le C.T.C.F. de son obligation d'agir en toute équité et constituait donc un déni de justice naturelle découlant de la livraison d'un avis inadéquat, de l'acceptation de preuves inacceptables, du défaut de communiquer avec le personnel du comité en sa qualité de partie pertinente et essentielle à l'audience et de l'imposition erronée du fardeau de la preuve qui en a résulté.
4. Le rapport déposé par le commissaire R.J. Orange ne tenait compte ni n'examinait pleinement et équitablement les preuves et les représentations soumises.

Cet appel était en instance à la fin de l'année 1983.

Chef Edwin Burnstick et al.; bande des Indiens Paul c. la C.C.T. et le CN
Cour fédérale — Division d'appel
Dossier 83-A-366

Il s'agit ici d'une requête en autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance n R-35480 du Comité des transports par chemin de fer, rendue le 5 août 1983. Cette ordonnance autorisait le CN à construire une deuxième voie principale dans la subdivision Edson, en Alberta, qui croiserait une réserve de route non ouverte situées sur des terres détenues par le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien au profit et à l'usage de la bande des Indiens Paul. Les appelantes soutiennent que le comité n'avait pas compétence en la matière aux termes de la Loi sur les chemins de fer. Le comité a justifié sa décision d'autoriser le passage à niveau sur la conclusion que la réserve de route non ouverte constituait une "voie publique existante" au sens des articles 196 et 197 de la Loi sur les chemins de fer. Le comité a également décidé que bien que l'usage de ce passage à niveau soit réservé aux Indiens et aux autres personnes vivant légalement sur les réserves, ce passage avait un caractère "public".

La compétence du comité en vue d'autoriser la traversée de terres indiennes est également en cause. Les terres en question ont été remises au gouvernement, mais la clause *"habendum"* de l'accord limitait l'intérêt du gouvernement à la tenue en fiducie des terres en vue de leur vente. Le comité a conclu que le renoncement à ces terres était absolu et, qu'en conséquence, elles n'avaient plus le statut de terres réservées aux Indiens et qu'il n'y avait pas de droits existants fixés par traité. Comme c'était le Ministère qui avait compétence en matière de routes et qu'il n'avait élevé aucune objection à la construction du croisement, le comité a conclu que celui-ci pouvait être autorisé.

À la fin de 1983, la requête en autorisation d'interjeter appel était en instance.

Aviation Portneuf Ltée c. La Reine
Cour fédérale — Division d'appel
Dossier T-1058-83

Le 6 mars 1981, le Comité des transports aériens (C.T.A.) a rendu la décision n° 6376 suspendant le permis d'Aviation Portneuf Ltée. Le transporteur a déclaré son intention d'en appeler de cette décision auprès du ministre des Transports et a demandé un sursis à la suspension pendant que l'appel au Ministre était en cours.

Par les ordonnances n° 1981-A-225 et n° 1981-A-283, le comité a refusé d'accorder la suspension de cette décision et cette mesure a été confirmée par le Comité de révision le 28 juillet 1981. Le 29 avril 1982, à la suite de l'appel interjeté, le ministre des Transports a ordonné le rétablissement du permis d'Aviation Portneuf Ltée.

La compagnie aérienne a alors entamé une action devant la Division de première instance de la Cour fédérale en vue de réclamer des dommages et intérêts à la Couronne pour la perte de recettes encourue pendant l'année de suspension de son permis.

Dans ce cas, la question fondamentale consiste à déterminer si une action en dommages et intérêts contre la Couronne constitue un recours dont peut se prévaloir Aviation Portneuf. La cause était en instance à la fin de 1983.

Soundair Co. c. la C.C.T.
Cour fédérale — Division d'appel
Dossiers 83-A-347 A-1077-83

Le 20 avril 1983, après que la requérante eut été sommée de présenter des justifications, le Comité des transports aériens (C.T.A.) a décidé, par ordonnance n° 1983-A-194, de suspendre le permis 2248/73(c) de *Soundair* pour une période de 14 jours. La raison invoquée était que *Soundair* exploitait des vols d'affrètement depuis Vancouver (C.-B.) sans imposer de taxes de mise en place, ce qui était contraire aux exigences du Règlement sur les taxes de mise en place de la classe 4 aux termes de la Loi sur l'aéronautique, et aussi que la commodité et les besoins du public exigeaient cette suspension.

Soundair a interjeté appel de cette ordonnance en invoquant qu'aucune preuve n'avait été fournie au comité pour justifier que *Soundair* avait omis d'imposer les taxes de mise en place et que, si ces preuves existaient, on n'avait pas permis à *Soundair* d'en prendre connaissance. *Soundair* soutient également que le comité a mal interprété la loi et a dépassé le cadre de sa compétence en essayant d'imposer à *Soundair* le fardeau de prouver qu'elle n'avait pas enfreint les règlements régissant son permis.

Le 20 juin 1983, la Cour fédérale a autorisé *Soundair* à en appeler de l'ordonnance et cet appel était en instance à la fin de l'année.

Loomis Courier Service Ltd. c. *Federal Express Co.*
Cour fédérale — Division d'appel
Dossier 83-A-380

L'affaire découle de la décision n° 7700 rendue par le Comité des transports aériens (C.T.A.) le 25 octobre 1983 et qui modifiait le permis de *Federal Express Co.* en vue d'étendre son service de courrier international. *Loomis Courier Service*, compagnie canadienne, a présenté une requête en autorisation d'interjeter appel de la décision conformément au paragraphe 64(2) de la Loi nationale sur les transports et la requête soumise à la Cour fédérale était en instance à la fin de 1983.

Loomis Courier Service fonde cette requête sur les arguments suivants:

1. Le comité a mal interprété le critère de commodité et de nécessité publiques énoncé au paragraphe 16(3) de la Loi sur l'aéronautique. *Loomis* prétend qu'une requérante en modification doit, en effet, fournir la preuve que la commodité et la nécessité publiques seront l'une et l'autre servies et non pas que l'une le sera à l'exclusion de l'autre.
2. Le comité a mal interprété la loi en appliquant les preuves apportées à l'audience au critère approprié qu'il fallait respecter pour pouvoir modifier le permis de *Federal Express*.
3. La décision n'était pas appuyée sur des preuves.

Loomis a également déposé un avis d'appel de la décision n° 7700 devant le ministre des Transports, conformément à l'article 25 de la Loi nationale sur les transports,

dans lequel cette compagnie affirme que la modification du permis de *Federal Express* portera préjudice à l'industrie canadienne existante des messageries et que la décision ne sert pas l'intérêt public.

Postes Canada c. *Federal Express Co.* et la C.C.T. Cour fédérale — Division d'appel Dossier 83-A-379

Il s'agit ici de la requête en autorisation d'interjeter appel de la décision n° 7700 rendue le 25 octobre 1983 par le Comité des transports aériens (C.T.A.) et mentionnée dans l'affaire *Loomis Courier Service Co.* c. *Federal Express Co.*

Postes Canada soutient que le comité a mal interprété la loi en décidant que *Federal Express* avait satisfait au critère de commodité et de nécessité publiques et que, ce faisant, le comité s'était appuyé sur un principe erroné, contraire aux témoignages et au poids des témoignages présentés à l'audience.

Postes Canada a également interjeté appel en la matière auprès du ministre des Transports.

La requête en autorisation d'interjeter appel adressée à la Cour fédérale était en instance à la fin de 1983.

Transports Spéribel Inc. c. la C.C.T. Cour fédérale — Division d'appel Dossiers 82-A-332 A-98-83

Le 6 décembre 1982, la Cour a autorisé Transports Spéribel Inc. à interjeter appel d'une décision rendue par le Comité des transports par véhicule à moteur (C.T.V.M.) le 18 décembre 1981 et confirmée par une décision du Comité de révision. La Commission avait rejeté certaines demandes de subventions déposées par Transports Spéribel Inc. sur le motif que cette dernière ne détenait pas, de la Commission des transports du Québec, le permis requis pour effectuer le transport des marchandises pour lesquelles elle avait déposé lesdites demandes de subventions. Spéribel était effectivement détentrice d'un certificat émis en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises et du Règlement connexe la rendant éligible à recevoir, sous réserve de certaines conditions, des subventions pour ses opérations de camionnage.

Spéribel affirme qu'il appartenait aux autorités provinciales, et non à la C.C.T., de se prononcer sur la portée d'un permis de transport détenu par un transporteur certifié en vertu de la Loi fédérale. Spéribel a également fait valoir qu'un jugement de la Cour des Sessions de la Paix (tribunal provincial de juridiction criminelle), déclarant la compagnie non coupable de ne pas détenir le permis requis pour les opérations de transport qu'elle effectuait, constituait une expression d'approbation suffisante de la part des autorités provinciales quant à la portée dudit permis. Spéribel concluait donc que la Commission avait mal interprété la loi en décidant que le permis de transport de Spéribel ne l'autorisait pas à effectuer les mouvements de marchandises pour lesquels elle réclamait des subventions.

Le Rapport annuel de 1982 faisait mention de cet appel qui était en instance à la fin de 1983.

Desvraco Inc. c. C.C.T. Cour fédérale — Division d'appel Dossiers 82-A-354 A-118-83

Une requête en autorisation d'interjeter appel d'une décision du Comité des transports par véhicule à moteur (C.T.V.M.) a été accordée le 6 décembre 1982. Le C.T.V.M. avait refusé certaines demandes de subventions présentées par *Desvraco Inc.* conformément à la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique. La décision invoquait comme motif que les demandes avaient trait au transport de marchandises qui, pendant le transport même, appartenaient encore à la compagnie Les Industries Georges Deschênes Ltée, société contrôlant *Desvraco*. Le transport de ces marchandises était donc jugé inadmissible aux termes de l'alinéa 2(2)*h*) du Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique. La question en litige est celle de savoir si le comité a commis une erreur de droit dans son interprétation du règlement susmentionné en statuant comme il l'a fait sur les rapports entre les sociétés Les Industries Georges Deschênes Ltée et *Desvraco Inc.*

Le dernier rapport annuel indiquait que cet appel était en instance en 1982 et il l'était toujours à la fin de 1983.

R. & G. Milk Trucking Co. Ltd. c. la C.C.T.
Cour fédérale — Division d'appel
Dossiers 83-A-348 A-682-83

Dans sa décision n° MV-ARFAA-219, le Comité des transports par véhicule à moteur (C.T.V.M.) a décidé que certaines expéditions de lait en vrac transportées par *R. & G. Milk Trucking Co. Ltd.* n'étaient pas admissibles aux subventions prévues par le Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique du fait que le lait transporté était en réalité la propriété de l'Office de commercialisation du lait du Nouveau- Brunswick *(New Brunswick Milk Marketing Board)*, qui contrôle *R. & G. Milk Trucking*. Par conséquent, comme le prévoit l'alinéa 2(2)*h*) du Règlement susmentionné, ces transports de marchandises n'étaient pas admissibles aux subventions.

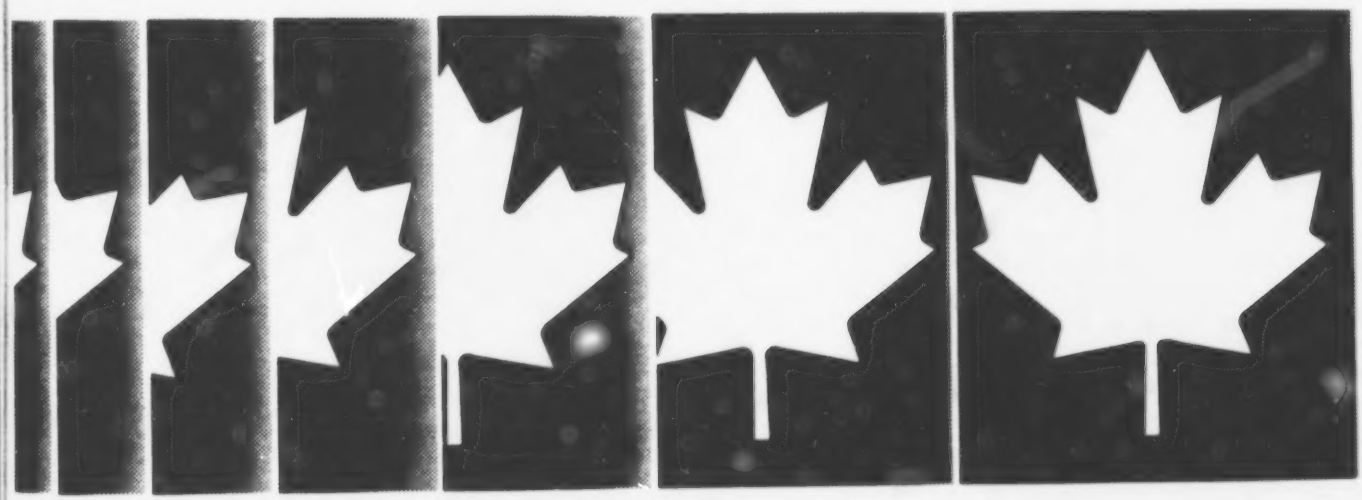
Le comité a également conclu que l'émission, en mai 1982, d'actions privilégiées avec droit de vote de *R. & G. Milk Trucking* avait provoqué un changement de contrôle *de jure*, mais que le contrôle *de facto* relevait toujours de l'Office de commercialisation du lait. Le transporteur avait alors reçu l'ordre de rembourser à la Commission les subventions versées au cours de la période d'inadmissibilité.

R. & G. Milk Trucking a présenté à la Cour fédérale une requête en autorisation d'interjeter appel de la décision du comité, autorisation qui lui a été accordée le 21 juin 1983.

Cet appel était en instance à la fin de 1983.

Annexes

Division de l'Ouest 97
Comité des transports par chemin de fer 98
Comité des transports aériens 125
Comité des transports par eau 127
Comité des transports par véhicule à moteur ... 134
Comité de révision 135
Direction de la recherche 148



Annexe I
Division de l'Ouest

AUDIENCES ET DÉCISIONS, 1983
ABANDON D'EMBRANCHEMENTS DES PRAIRIES

Cas reportés de 1982

Subdivision

- (CN) Winnipegosis — Décision du 14 mars 1983. Abandon d'un tronçon de 9,89 milles entre Fork River et Winnipegosis (Man.), dans les 30 jours suivant la date de la décision. Abandon d'un tronçon de 10,9 milles entre Sifton Junction et Fork River (Man.) le 31 déc. 1985. Appel interjeté auprès du gouverneur en conseil le 16 août 1983.
- (CN) Inwood — Décision du 17 mars 1983. Abandon d'un tronçon de 71,5 milles entre Grosse Isle et Fisher Branch (Man.) le 31 août 1985. Requête en révision déposée auprès du Comité de révision. Décision initiale maintenue le 22 août 1983. Appel interjeté auprès du gouverneur en conseil le 19 sept. 1983.
- (CP Rail) Fife Lake — Décision du 5 avril 1983. Abandon d'un tronçon de 17,7 milles entre Coronach et Big Beaver (Sask.) le 31 août 1984.
- (CN) Rhein — Décision du 14 avril 1983. Abandon d'un tronçon de 13 milles entre Ross Junction et Hamton (Sask.) le 31 août 1987, à condition qu'une voie de raccordement soit construite entre un point situé près de Hamton dans la subdivision Rhein du CN et un point situé à proximité de Gorlitz dans la subdivision Yorkton du CN.
- (CN) Central Butte — Décision du 24 mai 1983. Abandon d'un tronçon de 45,6 milles entre Moose Jaw Junction et Mawer (Sask.) le 31 août 1987, à condition qu'une voie de raccordement soit construite entre un point situé près de Mawer dans la subdivision Central Butte du CN et un point situé à proximité d'Eyebrow dans la subdivision Outlook de CP Rail.
- (CN) Preeceville — Décision du 26 juill. 1983. Abandon d'un tronçon de 40,85 milles entre Preeceville et Kelvington (Sask.) le 31 août 1987, à condition qu'une voie de raccordement soit construite entre Kelvington, dans la subdivision Preeceville du CN, et un point situé à proximité de Fosston dans la subdivision Tisdale de CP Rail. Requête en révision déposée auprès du Comité de révision.
- (CN) Bodo — Décision du 16 nov. 1983. Abandon d'un tronçon de 11,2 milles entre Cactus Lake (Sask.) et Bodo (Alb.).
- (CN) Avonlea — Décision du 28 nov. 1983. Abandon d'un tronçon de 21,64 milles entre Parry et Avonlea (Sask.).

1983

Subdivision

- (CN) Flin Flon — Décision du 11 août 1983. Abandon de l'exploitation d'un tronçon de 0,10 mille le long de Church St. et de 0,17 mille du prolongement de la voie, Flin Flon (Man.).
- (CN) Chelan — Décision du 6 sept. 1983. Poursuite de l'exploitation d'un tronçon de 12,87 milles entre Reserve et Weekes (Sask.).
- (CP Rail) Osoyoos — Décision du 1er juin 1983. Abandon de 0,3 mille entre les points milliaires 10,7 et 11,0 le 30 juin 1983.

Décisions en suspens

Subdivision

- (CN) Erwood — Requête entendue le 21 avril 1983; fait suite à l'audience du 16 sept. 1982. Tronçon de 49,15 milles entre Baden (Man.) et Hudson Bay (Sask.).
- (CP Rail) — Requête entendue les 7 et 8 sept. 1983. Tronçon de 18,3 milles entre Hayward et Lake Cowichan (C.-B.).

Annexe II
Division de l'Ouest

98 AUDIENCES SUR LES EMBRANCHEMENTS, 1983

Subdivision	
• (CP Rail) Shamrock	103,4 milles entre Archive et Hak (Sask.); ré-audition.
• (CN) Gravelbourg	40,9 milles entre Claybank et Mossbank (Sask.) et 4,6 milles entre Hodgeville et Tyson (Sask.); ré-audition.
• (CP Rail) Kaslo	26,9 milles entre Rosebery et Nakusp (C.-B.); ré-audition.
• (CN) Amiens	20,4 milles entre Shell Lake et Spiritwood (Sask.); ré-audition.
• (CN) Carlton	27,8 milles entre Dalmeny et Laird (Sask.); ré-audition.

Annexe III
Comité des transports par chemin de fer

DÉCISIONS RENDUES, 1983

Date		Décision rendue
11 janv.	Requête relative à l'article 120 de la Loi sur les chemins de fer et à la Loi nationale sur les transports, en vue de déterminer si le déplacement des bureaux des surintendants de CP de Sherbrooke à Montréal constitue un déplacement, une fermeture ou un abandon d'un point de division entraînant le déplacement des employés et nécessitant l'approbation du Comité.	Rejet de la requête
19 janv.	Requête relative à l'article 328 de la Loi sur les chemins de fer et à la Loi nationale sur les transports, en vue de déterminer si le Comité devrait ordonner à CP Limitée d'appliquer d'autres tarifs minimaux que ceux donnés à la section 1307 de la CUC et ce, afin de capitaliser le coût des travaux effectués dans le cadre du Programme de révision et de remise à neuf des locomotives de CP Limitée. Rapport et ordonnance n° R-34836	Agrément de la requête
27 janv.	Article 331 de la Loi sur les chemins de fer. Requête présentée par VIA Rail, en vue de la publication de certains renseignements en la possession du Comité concernant la gare Union à Toronto.	Agrément de la requête
28 févr.	Requêtes présentées par Continental Grain Company (Canada) Ltd. et par Arctic Grain Ltd., les 22 et 23 nov. 1982 respectivement, en vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports et (ou) de l'article 262 de la Loi sur les	Agrément partiel de la requête

Date		Décision rendue
	chemins de fer, au sujet du refus du CN de mettre en place des wagons pour le déchargement aux installations de Continental à Prince Rupert (C.-B.) et aux installations de Arctic Grain à Prince Rupert (C.-B.) et à Churchill (Man.), depuis le 29 nov. 1982. Décision et ordonnance n° R-34908	
2 mars	Requête présentée par CP Limitée en autorisation d'abandonner l'exploitation du tronçon de la subdivision Waltham entre un point situé près de Wyman (p.m. 77,5) et Waltham (p.m. 77,5) (Qc). Décision et ordonnance n° R-34924	Agrément de la requête
13 avril	Requête relative à l'article 51 de la Loi nationale sur les transports et à la Loi sur les chemins de fer concernant la répartition des frais découlant du prolongement de la voie de service de Tupper (N.-É.), dont la construction par le CN et VIA Rail a été ordonnée par le Comité des transports par chemin de fer. Décision et ordonnance n° R-35128	La répartition des coûts du prolongement de la voie de service se fera comme suit: 60 % pour VIA et 40 % pour CN
14 avril	Article 23 de la Loi nationale sur les transports, S.R.C. de 1970, chap. N-17. Requête présentée par Columbia Containers Limited relativement à une période de franchise avant l'établissement des frais de surestarie. Décision orale et ordonnance n° R-35309	Agrément de la requête
19 avril	Requête présentée par CP Limitée, en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation du tronçon de la subdivision St-Gabriel depuis un point près de St-Félix (p.m. 17,8) jusqu'à St-Gabriel (p.m. 27,8) (Qc). Décision et ordonnance n° R-35076	Agrément de la requête
27 avril	Requête déposée par le CN en autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Caledonia, entre Caledonia Junction (p.m. 0,00) et Caledonia (p.m. 21,92) (N.-É.). Décision et ordonnance n° R-35116	Agrément de la requête
27 avril	Requête présentée par CP Limitée en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation d'un tronçon de la subdivision Shore Line à partir d'un point près de Lepreau (p.m. 22,5) jusqu'à un point près de St. George (p.m. 42,6) (N.-B.). Décision et ordonnance n° R-35117	Agrément de la requête
28 avril	Requête de CP Limitée déposée auprès du Comité des transports par chemin de fer le 21 oct. 1981, en vertu des articles 120 et 129 de la Loi sur les chemins de fer, demandant d'enlever la gare de Toronto-Ouest (Ont.), point milliaire 44,5 de la subdivision Galt; et relative à un télex daté du 23 nov. 1982 dans lequel CP décla-	CP Limitée a agi en violation de la Loi sur les chemins de fer. CP devra payer certains coûts. Demande au Procureur général du Canada d'entamer et de

Date		Décision rendue
	rait: (traduction) « Veuillez prendre note que CP retire par la présente sa requête concernant l'autorisation d'enlever la gare de Toronto-Ouest »; et relative à la juridiction du Comité des transports par chemin de fer concernant l'enlèvement de la gare de Toronto-Ouest.	poursuivre les procédures contre CP Limitée.
28 avril	Requête présentée par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada eu égard à ses servo-centres de Gaspé et de Campbellton. Décision et ordonnance n° R-35120	Agrément partiel de la requête
16 mai	Requêtes présentées par CP Limitée en autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Ste-Agathe entre St-Jérôme (p.m. 13,6) et Ste-Agathe (p.m. 44,4) et entre Ste-Agathe et Mont-Laurier (p.m. 138,2), soit une distance de 93,8 milles, dans la province de Québec. Décision et ordonnance n° R-35185	Rejet de la requête
25 mai	Requête déposée par Abitibi-Price au nom de la Grand Falls Central Railway Co. en abandon de l'exploitation de sa voie principale, soit la division Grand Falls, entre Grand Falls (p.m. 0,00) et Botwood (p.m. 21,5) et la subdivision Windsor entre Grand Falls (p.m. 0,0) et Windsor (p.m. 1.5) (T.-N.). Décision et ordonnance n° R-35242	Agrément de la requête
8 juin	Rapport d'enquête sur le déraillement survenu à la subdivision Fording River, le 3 déc. 1980, et recommandations au Comité des transports par chemin de fer.	
7 juill.	Requête présentée par le CN en autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Centreville, de Valley (p.m 0,00) à Centreville (p.m. 27,72) (N.-B.). Décision et ordonnance n° R-35380	Rejet de la requête
7 juill.	Requête en abandon par le CN de sa subdivision Témiscouata entre le point milliaire 3,80 près de Rivière-du-Loup (Qc) et le point milliaire 77,0 près d'Edmundston (N.-B.).	Agrément partiel de la requête
20 juill.	Requête déposée par le CN en autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Renfrew située entre un point près de Renfrew Junction (p.m. 43,79) et Whitney (p.m. 134,05) (Ont.). Rapport et ordonnance n° R-35450	Agrément de la requête
25 juill.	Requêtes présentées par le CN et le CP en autorisation d'abandonner certains embranchements dans la région de Grey-Bruce du Centre-Ouest ontarien. Décision et ordonnance n° R-35400	Agrément partiel de la requête

Date		Décision rendue
8 sept.	Requête relative au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et à l'article 73.8 dudit Règlement et relative au *U.S. Title 49 C.F.R.* et à l'article 73.8 du *Hazardous Materials Regulations* (H.M.R.) du *Department of Transportation* des États-Unis.	L'article 73.8 du Règlement devrait rester intact. Les marchandises dangereuses expédiées conformément à la réglementation des États-Unis peuvent poursuivre leur route jusqu'à des destinations canadiennes.
Sept.	Rapport d'enquête en vertu du paragraphe 81(1) de la Loi nationale sur les transports relatif à la sécurité du train meuleur de la Speno Rail.	
7 oct.	Requête présentée par CP (au nom de la Esquimalt and Nanaimo Railway Company), en vue d'obtenir l'autorisation de supprimer le service de trains de voyageurs entre Victoria et Courtenay (C.-B) et relative à l'ordonnance du Comité de révision n° 1978-5 en date du 22 nov. 1978. Décision orale et ordonnance n° R-36006	Rejet de la requête
18 oct.	Requête présentée par le CN en vue de modifier l'itinéraire des trains mixtes de voyageurs n^{os} 289 et 290 entre Edmonton et Egremont (Alb.) et relative à l'ordonnance du Comité des transports par chemin de fer n° R-33500 datée du 4 mars 1982.	Agrément de la requête
18 nov.	Requête relative à l'article 23 de la Loi nationale sur les transports, S.R.C. de 1970, chap. N-17 et à la requête présentée par la province de Terre-Neuve et le Labrador en vue d'une exemption de l'application de toutes les dispositions possiblement préjudiciables contenues dans les articles 23770, 23780, 24900 et 24975 du tarif CFAE-4436-A.	Rejet de la requête
24 nov.	Requête de VIA Rail concernant le regroupement à la Gare Centrale de ses activités à Montréal. Rapport et ordonnance n° R-36004	Agrément de la requête sous condition
28 nov.	Requête présentée par la Crown Zellerbach Canada Limited en vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports.	Rejet de la requête
29 nov.	Requête présentée par la Ville de St-Félicien en autorisation de construire une passage à niveau au croisement du boulevard Sacré-Coeur et de l'emprise et de la voie ferrée du CN, St-Félicien (Qc).	Agrément de la requête
29 déc.	Requête présentée par CN (TerraTransport) afin d'obtenir l'autorisation d'abolir les postes de chefs de gare de vingt endroits et d'enlever les bâtiments de gare de dix-huit endroits, à l'égard de son servocentre de Saint John's (T.-N.). Décision et ordonnance n° R-36008	Agrément partiel de la requête

Date		Décision rendue
29 déc.	Requête présentée par CN (TerraTransport) afin d'obtenir l'autorisation d'abolir les postes de chefs de gare de huit endroits et d'enlever les bâtiments de gare de cinq endroits, à l'égard de son servocentre de Corner Brook (T.-N.). Décision et ordonnance n° R-36009	Agrément partiel de la requête
29 déc.	Requête présentée par CN (TerraTransport) afin d'obtenir l'autorisation d'abolir les postes de chefs de gare de huit endroits et d'enlever les bâtiments de gare de cinq endroits, à l'égard de son servocentre de Grand Falls (T.-N.). Décision et ordonnance n° R-36010	Agrément partiel de la requête

Annexe IV
Comité des transports par chemin de fer

ORDONNANCES ET DÉCISIONS
ABANDON D'AUTRES VOIES, 1983

Numéro de l'ordonnance	Date	Type d'ordonnance
R-34782	11 janv.	Autorisation d'abandonner des voies de bord situées à la hauteur du point milliaire 12,56 de la subd. Dartmouth, Dartmouth (N.-É.), CN.
R-34788	11 janv.	Autorisation d'abandonner l'embranchement industriel Red Deer South à la hauteur du point milliaire 93,1 de la subd. Red Deer, Red Deer (Alb.), CN/CP Rail.
R-34791	12 janv.	Approbation de l'annulation des ordonnances autorisant l'exploitation de l'embranchement Outremont au point milliaire 49,2 et d'un embranchement ferroviaire au point milliaire 0,22 de la subd. Adirondack, Montréal (Qc), CP Rail.
R-34795	17 janv.	Approbation de l'annulation des ordonnances autorisant l'exploitation de la voie d'évitement à la hauteur du point milliaire 82,3 de la subd. Melfort, Melfort (Sask.), CP Rail.
R-34808	21 janv.	Autorisation d'abandonner l'embranchement Bonaventure entre les points milliaires 0,00 et 0,13 et les voies de raccordement s'y rattachant situées à l'opposé du point milliaire 3,48 de la subd. Montréal, Montréal (Qc), CN.
R-34820	27 janv.	Approbation de l'annulation de l'ordonnance autorisant l'exploitation de l'embranchement industriel Scarborough situé à la hauteur du point milliaire 201,36 de la subd. Belleville, Scarborough (Ont.), CP Rail.
R-34830	31 janv.	Autorisation d'abandonner des voies entre les points milliaires 101,60 et 101,85 et entre les points milliaires 102,09 et 102,50 de la subd. Kingston, Kingston (Ont.), CP Rail.
R-34906	24 févr.	Autorisation d'abandonner l'embranchement Home Centre commençant à l'aiguillage du point milliaire 0,18 de l'embranchement Mill de la subd. St. Thomas, Ridgetown (Ont.), C&O Railway.
R-34945	3 mars	Approbation de l'annulation des ordonnances autorisant l'exploitation de la voie d'évitement située au point milliaire 0,74 de la subd. MacLeod, Calgary (Alb.), CP Rail.
R-34946	3 mars	Autorisation d'abandonner la voie n° 3, située au point milliaire 20,65 de la subd. n° 1, Harrow (Ont.), C&O Railway.
R-34978	21 mars	Autorisation d'abandonner 900 pi de la voie entre les points milliaires 4,65 et 4,47 de l'embranchement Oshawa Railway, Oshawa (Ont.), CN.
R-35095	22 avr.	Autorisation d'abandonner 2 016 pi de la voie de l'embranchement Redcliff Premier Brick, située à la hauteur du point milliaire 5,90 de la subd. Brooks, Redcliff (Alb.), CP Rail.
R-35126	29 avr.	Autorisation d'abandonner 421,7 pi de la voie industrielle située à l'opposé du point milliaire 137,5 de la subd. Portal, Estavan (Sask.), CP Rail.
R-35194	18 mai	Autorisation d'abandonner deux voies d'embranchement situées au niveau du point milliaire 1,55 de la subd. Edson, Edmonton (Alb.), CN.
R-35195	18 mai	Autorisation d'abandonner la voie d'échange située à la hauteur du point milliaire 119,09 et de la voie de bord située au niveau du point milliaire 119,13 de la subd. Okanagan, Kelowna (C.-B.), CN.
R-35242	25 mai	Autorisation d'abandonner la voie principale située entre les points milliaires 0,0 et 21,5 de la division Grand Falls et entre les points milliaires 0,0 et 1,5 de la subd. Windsor, Grand Falls (T.-N.), G.F.C.R.

Numéro de l'ordonnance	Date	Type d'ordonnance
R-35313	10 juin	Autorisation d'abandonner l'embranchement situé à la hauteur du point milliaire 5,95 de la voie privée industrielle de Strathcona, lequel débute au point milliaire 4,46 de la subd. Camrose, Edmonton (Alb.), CN.
R-35506	11 août	Autorisation d'abandonner l'embranchement situé au point milliaire 12,67 de la subd. Michipicoten, Wawa (Ont.), A.C. Railway.
R-35519	11 août	Autorisation d'abandonner un embranchement industriel situé à la hauteur du point milliaire 0,56 de la subd. Kaministiquia, Thunder Bay (Ont.), CP Rail.
R-35532	12 août	Autorisation d'abandonner un tronçon de la voie situé au niveau du point milliaire 0,58 de la voie privée industrielle de Kingsway, qui débute au point milliaire 3,11 de la subd. Edson, Edmonton (Alb.), CN.
R-35747	4 oct.	Approbation de l'annulation de l'ordonnance autorisant l'exploitation de la voie de raccordement et des voies d'embranchement industriel entre les points milliaires 1,91 et 3,25 de la subd. MacLeod, Calgary (Alb.), CP Rail.
R-35903	17 nov.	Autorisation d'abandonner l'embranchement Muskoka Wharf entre les points milliaires 0,0 et 1,40 situé au niveau du point milliaire 111,33 de la subd. Newmarket, Gravenhurst (Ont.), CN.
R-35904	17 nov.	Approbation de l'annulation des ordonnances autorisant l'exploitation des embranchements situés au niveau du point milliaire 3,08 de la subd. Galt, Toronto (Ont.), CP Rail.
R-35938	28 nov.	Autorisation d'abandonner 2 151 pi de la voie qui débute à l'opposé du point milliaire 16,71 de la subd. Kensington, Summerside (Î.-P.-É.), CN.
R-35972	5 déc.	Autorisation d'abandonner l'embranchement industriel Bowes qui débute au point milliaire 0,11 de l'embranchement Colgate, au niveau du point milliaire 331,15 de la subd. Kingston, Toronto (Ont.), CN.

Annexe V
Comité des transports par chemin de fer

ABANDON D'AUTRES VOIES
REQUÊTES EN INSTANCE LE 31 DÉCEMBRE 1983

Subdivision	Point milliaire	Endroit	Type de voie
Île-du-Prince-Édouard			
CN/Kensington	À la hauteur du point milliaire 16,71	Summerside	Voies d'évitement
Nouveau-Brunswick			
CN/Napadogan	0,00 - 5,06	Minto	Embranchement
Ontario			
CN/Kingston	Branchement 0,11, à la hauteur du point milliaire 331,15	Toronto	Rails de raccord
C&O/St. Thomas	À la hauteur du point milliaire 0,18	Ridgetown	Embranchement
CP/Kaministiquia	À la hauteur du point milliaire 0,56	Thunder Bay	Rails de raccord
CN/Guelph	0,72-1,03	Kitchener	Embranchement
CN/Guelph	À la hauteur du point milliaire 62,36	Kitchener	Embranchement
CN/Newmarket	111,33	Gravenhurst	Embranchement
Saskatchewan			
CP/Portal	127,5	Estevan	Voies de raccord
Alberta			
CN/Edson	Face au point milliaire 1,55	Edmonton	Voies d'évitement
CN/Camrose	À la hauteur du branchement 5,95	Edmonton	Embranchement
CN/Peace River	À la hauteur des points milliaires 48,47, 0,45, 0,46	Peace River	Rails de raccord
CN/Edson	À la hauteur du point milliaire 0,58	Edmonton	Voies d'évitement
CN/Edson	1,79-0,06; 2,20-4,22	Edmonton	Voies d'évitement
CP/MacLeod	1,91	Calgary	Embranchement
CN/Wainwright	0,39 face au point milliaire 264,3	Edmonton	Embranchement

Annexe VI
Comité des transports par chemin de fer

ORDONNANCES ET DÉCISIONS

ABANDON D'EMBRANCHEMENTS HORS-PRAIRIES

Subdivision	Entre/Points milliaires	Ord. n° – Date de l'ord.	Décision rendue
Nouvelle-Écosse			
CN/Caledonia	Caledonia Jct. - Caledonia/ 0,00 - 21,92	R-35116 — 27 avril R-32623 — 27 août 1981	Abandon, 27 mai 1983. Abandon, 27 août 1983.
CN/Dartmouth	Imperoyal - Upper Musquodoboit/ 18,50 - 81,80		Sous condition.
Nouveau-Brunswick			
CP/Shoreline	Lepreau - St-George/ 22,5 - 46,3	R-35117 — 27 avril	Abandon, 27 mai 1983.
CN/Centreville	Valley - Centreville/ 0,00 - 27,72	R-35380 — 7 juin	Ordre de maintenir le service.
Québec			
CP/Waltham	Wyman - Waltham/ 34,0 - 77,50	R-34995 — 2 mars	Abandon, 6 avril 1983. Suspension, 6 avril, 25 mai et 30 août 1983.
CP/St-Gabriel	St-Félix - St-Gabriel/ 17,8 - 27,8	R-35076 — 19 avril	Abandon, 19 mai 1983.
CN/Témiscouata	Rivière-du-Loup - Edmundston/ 3,80 - 77,00	R-35391 — 27 avril	Ordre d'abandonner le service entre les points milliaires 3,80 et 42,70, en vigueur le 27 mai 1983, et de maintenir le service entre les points milliaires 42,70 et 77,0.
CP/Ste-Agathe	St-Jérome - Ste-Agathe/ 13,6 - 44,4	R-35185 — 16 mai	Ordre de maintenir le service.
CP/Ste-Agathe	Ste-Agathe - Mont-Laurier/ 44,40 - 138,2	R-35185 — 16 mai	Ordre de maintenir le service.
Ontario			
CN/Owen Sound (embr. Durham)	Whites Jct. - Durham/ 0,00 - 25,72	R-35400 — 25 juillet	Abandon, 29 août 1983. Suspension, 29 août 1983.
CN/Southampton (embr. Southampton)	Port Elgin - Southampton/ 0,90 - 5,00	R-35400 — 25 juillet	Abandon, 29 août 1983.
CN/Kincardine	Listowel - Kincardine/ 1,410 - 57,82	R-35400 — 25 juillet	Ordre de maintenir le service entre les points milliaires 1,41 et 32,95 et d'abandonner le service entre les points milliaires 32,95 et 57,82, en vigueur le 29 août 1983.

Subdivision	Entre/Points milliaires	Ord. n° – Date de l'ord.	Décision rendue
CN/Fergus	Fergus - Palmerston/ 27,00 - 72,00	R-35400 — 25 juillet	Abandon, 29 août 1983.
CP/Walkerton	Saugeen - Walkerton/ 0,00 - 37,3	R-35400 — 25 juillet	Ordre d'abandonner le service entre les points milliaires 0,00 et 27,25 sous condition que le service entre les points milliaires 27,25 et 30,8 soit transféré au CN et d'abandonner le service entre les points milliaires 30,8 et 37,3, en vigueur le 29 août 1983.
CN/Renfrew	Renfrew Jct. - Whitney/ 43,79 - 134,05	R-35450 — 2 août	Abandon, 31 oct. 1983. Suspension, 25 oct. 1983. Demande de révision rejetée, 12 déc. Abandon, 18 déc. 1983.
Colombie-Britannique			
CP/Osoyoos	10,7 - 11,0	WDR 1983 — 1er juin 00101	Abandon, 1er juillet 1983.

Annexe VII
Comité des transports par chemin de fer

ABANDON D'EMBRANCHEMENTS HORS-PRAIRIES
 ## REQUÊTES EN INSTANCE LE 31 DÉCEMBRE 1983

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
Terre-Neuve			
CN/Argentia	Placentia Jct. - Argentia	0,00-20,65	Requête entendue le 7 juill. 1983, décision à venir.
CN/Bonavista	Shoal Harbour - Bonavista	0,00-87,89	Requête entendue les 20 et 21 juin 1983, décision à venir.
Nouvelle-Écosse			
CN/Oxford	Pugwash Jct. - Scott Spur (y compris les embr. Wallace et Pictou)	16,49-71,43	Requête entendue les 26 et 27 oct. 1982, décision à venir.
CN/Inverness	Port Hastings - Inverness	0,00-55,64	Révision obligatoire en 1984.
CN/Middleton	Bridgewater Jct. - Bridgetown	0,00-66,84	Requête entendue le 15 sept. 1983, décision à venir.
Île-du-Prince-Édouard			
CN/Montague	Mount Stewart Jct. - Montague (y compris l'embr. Georgetown)	0,00-25,61	Requête entendue le 3 nov. 1982, décision à venir.
CN/Murray Harbour	Maple Hill - Murray Harbour (y compris les embr. Mount Herbert et Vernon)	0,00-44,4	Requête entendue le 1er nov. 1982, décision à venir.
CN/Souris (embr. Elmira)	Harmony Jct. - Elmira	0,00-9,85	Requête entendue le 5 nov. 1982, décision à venir.
CN/Souris	Royalty Jct. - Souris	0,00-55,02	À venir.
CN/Kensington	Linkletter - Tignish	19,49-84,61	À venir.
Nouveau-Brunswick			
CN/Albert	Salisbury - Point milliaire 2,85	0,00-2,85	Révision quinquennale obligatoire en 1987.
CN/Centreville	Valley - Centreville	0,00-27,72	Révision en 1984.
CN/Richibucto	Kent Jct. - Richibucto	0,00-26,50	Requête entendue le 28 oct. 1983, décision à venir.
CN/St. Quentin	Tidehead - I.N.R. Junction	0,00-105,76	Requête entendue le 27 oct. 1982, décision à venir.
CN/Oromocto	Westfield Beach - Camp Gagetown	0,00-55,40	À venir.
CN/Loggieville	C.F.B. Chatham - Loggieville	9,50-13,49	À venir.
CN/Caraquet	Gloucester Jct. - Tracadie	0,00-72,04	À venir.
CN/Miramichi	Derby Jct. - McGivney	0,00-74,75	À venir.

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
Québec			
CN/Témiscouata	Cabano - Fraser Jct.	42,7-77,00	Révision en oct. 1984.
CP/Ste-Agathe	St-Jérome - Ste-Agathe	13,6-44,4	Révision avec la subd. de Maniwaki en janv. 1984.
CP/Ste-Agathe	Ste-Agathe - Mont-Laurier	44,4-138,2	Révision avec la subd. de Maniwaki en janv. 1984.
CP/Témiscamingue	Gendreau - Laverlochère	47,9-106,5	Révision quinquennale
et Ville-Marie	Gaboury - Ville-Marie	0,00-7,7	obligatoire en 1985.
CP/Tring (QCR)	Tring Jct. - Courcelles	1,0-32,5	Révision quinquennale obligatoire en 1984.
	Courcelles - Mégantic	32,5-57,7	Ordre de cesser le service le 24 févr. 1984.
CP/Waltham	Wyman - Waltham	34,0-77,5	Ordonnance n° R-34995 le 2 mars, suspendue les 6 avril, 25 mai et 30 août 1983.
CP/Maniwaki	Laman - Maniwaki	3,0-80,7	Ordre de révision pour janv. 1984.
CP/M&O	Rigaud - M&O Jct.	16,8-82,5	À venir.
CN/Monk	Pelletier - Ste-Claire	68,23-196,30	À venir.
CN/Sorel	Bellevue Jct. - Nicolet	52,48-77,54	À venir.
Ontario			
CN/Beeton	Cheltenham - Beeton	33,90-58,75	Requête entendue le 8 déc. 1982, décision à venir.
CN/Fergus (embr. Fergus Town)	P.m. 0,00 - P.m. 1,14	0,00-1,14	Requête entendue le 7 déc. 1982, décision à venir.
CN/Forest	Lucan - Forest	15,50-48,00	Ordre de révision en avril 1984.
CN/Kincardine	Listowel - Wingham	1,41-32,92	Révision quinquennale obligatoire en 1988.
CN/Meaford	Collingwood - Meaford	34,60-52,19	Requête entendue le 13 oct. 1983, décision à venir.
CN/Owen Sound (embr. Durham)	Whites Jct. - Durham	0,00-25,72	Ordre d'abandonner le service suspendu le 29 août 1983.
CN/Penetang	Colwell - Hendrie	2,00-11,60	Sous révision quinquennale.
CN/Uxbridge (embr. Cannington)	Blackwater - Woodville	0,00-12,55	À venir.
CP/Carleton Place	Nepean - Carleton Place	9.0-28.1	À venir.

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
CP/Walkerton	Saugeen - P.m. 30,8	0,00-30,8	Ordre d'abandonner le service entre les points milliaires 0,0 et 27,25 sous condition que le service entre les points milliaires 27,25 et 30,8 soit transféré au CN.
CN/Pagwa	Calstock - Nakina	23,90-141,45	Requête entendue du 3 au 6 oct. 1983.
CN/Campbellford (embr. Madoc)	Madoc Jct. - Madoc	0,00-15,18	À venir.
CN/Marmora	Glenmiller - Marmora	36,00-61,30	À venir.
CN/Smiths Falls	Richmond - Strathcona	13,00-99,30	À venir.
CN/Dunnville	Fort Erie - Nickel (Port Colborne)	2,00-17,60	À venir.
	Port Colborne - Caledonia	20,90-58,28	
CN/Fergus	Lynden Jct. - Galt	1,00-13,88	À venir.
Colombie-Britannique			
CN/Cowichan (embr. Saanich)	P.m. 0,00 - P.m. 1,37	0,00-1,37	Révision quinquennale obligatoire en 1984.
CN/Cowichan	Deerholme - Youbou	57,9-81,9	Révision quinquennale
et Tidewater	Deerholme - Cowichan Bay	0,00-6,12	obligatoire en 1987.
CP/Kaslo	Rosebery - Nakusp	0,00-12,55	Révision quinquennale obligatoire en 1985.
CP/Lake Cowichan	Hayward - Lake Cowichan	0,00-18,3	Requête entendue les 6 et 7 sept. 1983, décision à venir.

Annexe VIII
Comité des transports par chemin de fer

ORDONNANCES ET DÉCISIONS, 1983
ARTICLE 280(8) (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Service	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. n°	Objet de l'ordonnance ou de la décision
Canadien National				
Montréal - Gaspé	29/12/70	83/03/05	R-35138	Autorisation d'exploiter un service expérimental entre Montréal et Gaspé.
Québec - Moncton Montréal - Sydney - Halifax	29/12/70	juin 1979	Plan définitif	Trajet de Montréal à Campbellton réduit à un seul service par jour; service quotidien de jour entre Montréal et Mont-Joli et entre Campbellton et Moncton.
Sydney - Truro - Halifax	29/12/70	juin 1979	Plan définitif	Maintien du service.
Toronto - Kingston	03/08/71	17/11/82	R-34646	Maintien du service.
Montréal - Chicoutimi	27/10/69	06/08/81	CP-1981-2171	Fréquence réduite à trois jours par semaine.
Montréal - Senneterre - Cochrane	27/10/69	06/08/81	CP-1981-2171	Fréquence réduite à trois jours par semaine.
Senneterre - Val-d'Or	27/10/69	12/11/81	R-32961	Fréquence réduite.
Ottawa - Brockville - Toronto	03/05/71	17/11/82	R-34646	Ordre de maintenir.
Toronto - Stratford	03/08/71	17/11/82	R-34646	Ordre de maintenir le service.
Winnipeg - Regina - Prince Albert	03/05/71	06/08/81	CP-1981-2171	Service maintenu sur le tronçon Regina - Saskatoon et abandonné sur le tronçon Saskatoon - Prince Albert.
Canadien National				
St. John's - Argentia	82/02/18	Audiences en juill. 1983		À venir.
St. John's - Carbonear	82/02/18	Audiences en juill. 1983		À venir.
Clarenville - Bonavista	82/02/18	Audiences en juill. 1983		À venir.
Hearst - Nakina	03/05/71	Audiences en oct. 1983		À venir.
Wabowden - Gillam - Churchill	27/10/69	28/09/81	WDR-00383	Maintien du service.
Sioux Lookout - Thunder Bay	03/05/71	Audiences en oct. 1983		À venir.
Le Pas - Lynn Lake	03/05/71	28/09/81	WDR-00383	Maintien du service.
Toronto - London - Sarnia	03/08/71	17/11/82	R-34646	Maintien du service.
Montréal - Québec	03/08/71	17/11/82	R-34646	Maintien du service.
Montréal - Brockville - Toronto	03/08/71	17/11/82	R-34646	Maintien du service.
Toronto - Windsor	03/08/71	17/11/82	R-34646	Maintien du service.
Toronto - North Bay - Kapuskasing	27/10/69	15/10/82	R-34487	Maintien du service.
Toronto - Niagara Falls	03/08/71	17/11/82	R-34646	Maintien du service.
Winnipeg - Thompson - Churchill	27/10/69	28/09/81	WDR-00383	Service réduit.

Service	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. n°	Objet de l'ordonnance ou de la décision
Edmonton - Jasper - Prince Rupert	27/10/69	19/03/82	R-33580	Maintien du service.
Montréal - Toronto - Vancouver	29/12/70	06/08/81	CP-1981-2171	Plan définitif modifié pour l'Ouest éliminant les trains transcontinentaux.
Moncton - Saint John	27/10/69	Juin 1979	Plan définitif	Service prolongé jusqu'à Halifax.
Montréal - Ottawa	03/08/71	17/11/82	R-34646	Maintien du service.
Winnipeg - Farlane	13/02/74	09/02/81	WDR-00134	Maintien du service.
Edmonton - Waterways	05/10/83	—	—	Service pas encore déclaré non rentable.
CP Rail				
Halifax - Yarmouth	31/10/69	04/09/81	R-32608	Maintien du service.
Montréal - Québec	31/10/69	17/11/82	R-34646	Maintien du service.
Montréal - Toronto - Vancouver	31/10/69	06/08/81	CP-1981-2171	Plan définitif modifié pour l'Ouest.
Sudbury - White River	31/10/69	06/08/81	CP-1981-2171	Service aux heures de pointe réduit à trois jours par semaine. Abandon du service en période creuse.
Calgary - Edmonton	31/10/69	31/03/81	WDR-00199	Ordre de fournir un service temporaire pendant un an.
Victoria - Courtenay	11/09/74	20/12/83	R-36006	Maintien du service.
Algoma Central Railway				
Sault-Ste-Marie - Hearst	01/10/76	13/12/82	R-34714	Maintien du service.
Quebec, North Shore and Labrador Railway				
Sept-Îles - Schefferville, Ross Bay Jct. - Wabush - Labrador City	15/03/82			Service pas encore déclaré non rentable.
White Pass and Yukon Corp.				
Whitehorse - White Pass	—	14/08/80	R-31300	Service déclaré service de trains de voyageurs. Aucune demande d'abandon de service.

Annexe IX
Comité des transports par chemin de fer

ACCIDENTS, 1983
STATISTIQUES PRÉLIMINAIRES

	Totaux	Accidentés	
		Morts	Blessés
Déraillements de trains de grande ligne partout	198	0	29
Autre déraillements — gares de triage, embranchements etc.	52	0	2
Total des déraillements rapportables (mouvement de trains)	**250**	**0**	**31**
Déraillements — machines d'entretien de la voie	1	0	1
Déraillements de draisines etc.	14	1	23
Total des déraillements rapportables	**266**	**1**	**55**
Collisions — trains de grande ligne partout	27	6	126
Autres collisions rapportables — gares de triage, embranchements etc.	63	1	34
Total des collisions — mouvement de trains seulement	**90**	**7**	**160**
Collisions — trains et machines d'entretien de la voie	1	0	0
Collisions — trains et draisines	18	0	18
Collisions entre machines d'entretien de la voie	3	0	2
Collisions entre draisines	11	0	26
Collisions — draisines et machines d'entretien de la voie	2	0	2
Total des collisions rapportables	**125**	**7**	**208**
Accidents avec déraillements aux passages à niveau	18	4	21
Total des accidents rapportables — passages à niveau	**534**	**58**	**280**
Accidents — marchandises dangereuses			
Déraillements de trains de grande ligne partout	43	0	0
Autre déraillements — gares de triage etc.	50	0	0
Collisions — trains de grande ligne	10	5	17
Autres collisions — gares de triage etc.	47	0	0
Incidents divers (fuites etc.)	323	0	7
Accidents aux passages à niveau impliquant des marchandises	9	1	7
Total des cas rapportables — transport de marchandises dangereuses	**482**	**6**	**31**

Note: Les données susmentionnées sont incomplètes et ne sont donc que préliminaires. Des modifications y seront apportées après la réception des derniers avis et annulations.

Annexe X
Comité des transports par chemin de fer

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS, 1982

		Pertes réelles réclamées[1]	Paiements versés au 31 déc. 1983
Article 256 (Embranchements non protégés)		$ 36 548 817	$ 28 646 712
Article 258 (Embranchements protégés)		302 748 855	258 941 160
Article 261 (Services de trains de voyageurs)[2]		5 085 789	3 745 359
Article 272 (Tarifs de l'Est)		31 016 103	31 016 103
	Total	**$375 399 564**	**$322 349 334**

[1] La date des réclamations en compensation des pertes réelles par le chemin de fer figure au bas des tableaux ci-dessous.
[2] La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées de manière à établir un juste rapport avec les paiements versés qui constituent 80 % des pertes réelles certifiées.

Annexe XI
Comité des transports par chemin de fer

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS, 1982 CANADIEN NATIONAL

		Pertes réelles réclamées[1]	Paiements versés au 31 déc. 1983
Article 256 (Embranchements non protégés)		$ 21 260 635	$ 16 295 822
Article 258 (Embranchements protégés)		141 065 024	125 760 254
Article 261 (Services de trains de voyageurs)[2]		2 438 813	1 455 987
Article 272 (Tarifs de l'Est)		19 889 105	19 889 105
	Total	**$184 653 577**	**$163 401 168**

[1] La date des réclamations en compensation des pertes réelles par le chemin de fer figure au bas des tableaux ci-dessous.
[2] La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées

Annexe XII
Comité des transports par chemin de fer

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS, 1982
CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE

		Pertes réelles réclamées[1]	Paiements versés au 31 déc. 1983
Article 256 (Embranchements non protégés)		$ 15 288 182	$ 12 350 890
Article 258 (Embranchements protégés)		161 683 831	133 180 906
Article 272 (Tarifs de l'Est)		11 126 998	11 126 998
	Total	**$188 099 011**	**$156 658 794**

[1] La date des réclamations en compensation des pertes réelles subies par le CP figure au bas des tableaux ci-dessous.

Annexe XIII
Comité des transports par chemin de fer

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS, 1982
ALGOMA CENTRAL RAILWAY

	Pertes réelles réclamées[1]	Paiements versés au 31 déc. 1983
Article 261 (Services de trains de voyageurs)[2]	$ 2 646 976	$ 2 289 372

[1] La date des réclamations en compensation des pertes réelles subies par Algoma Central figure au bas des tableaux ci-dessous.

[2] La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.

Annexe XIV
Comité des transports par chemin de fer

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS, 1982
ARTICLE 256 (EMBRANCHEMENTS NON PROTÉGÉS)

CANADIEN NATIONAL Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées[1]	Paiements versés au 31 déc. 1983
Terre-Neuve			
1. Argentia	Placentia Jct. - Argentia	$ 613 541	$ Aucun[2]
2. Bonavista	Shoal Harbour - Bonavista	1 054 295	Aucun[2]
Île-du-Prince-Édouard			
3. Montague	Mount Stewart Jct. - Montague (y compris l'embr. Georgetown)	273 806	256 811
4. Murray Harbour	Maple Hill - Murray Harbour (y compris les embr. Mount Herbert et Vernon)	343 879	322 534
5. Souris (embr. Elmira)	Harmony Jct. - Elmira	75 147	70 483
Nouvelle-Écosse			
6. Caledonia	Caledonia Jct. - Caledonia	167 506	157 109
7. Dartmouth	Imperoyal - Upper Musquodoboit	321 744	301 773
8. Inverness	Port Hastings Jct. - Inverness	406 317	381 097
9. Oxford	Pugwash Jct. - embr. Scott (y compris les embr. Wallace et Pictou)	256 586	Aucun[2]
10. Yarmouth	Liverpool - Wilkins	195 560[4]	183 422
11. Yarmouth	Wilkins - Yarmouth	497 895[4]	466 991
Nouveau - Brunswick			
12. Albert	Salisbury - Synton	17 027	15 970
13. Albert	Synton - Hillsboro	31 666[4]	29 700
14. Centreville	Valley - Centreville	564 340	360 484
15. Richibucto	Kent Jct. - Richibucto	51 801[3]	Aucun[2]
Québec			
16. Témiscouata[5]	Rivière-du-Loup - Edmundston East	473 647	303 134
Ontario			
17. Beeton	Cheltenham - Beeton	120 769	Aucun[2]
18. Fergus (embr. Fergus Town)	P.m 0,00 - P.m 1,14	13 977	Aucun[2]
19. Fergus	Fergus - Palmerston	86 120[3]	55 117
20. Forest	Lucan - Forest	73 096	68 559
21. Forest	Forest - Sarnia Jct.	60 171[4]	52 382
22. Kincardine	Listowel - Kincardine	388 965	248 938
23. Marmora	Marmora - Lake St. Peter	63 126[4]	59 208
24. Meaford (embr. Penetang)	North Colwell - Hendrie	29 129	27 321
25. Owen Sound (embr. Durham)	Whites Jct. - Durham	283 180	181 235
26. Renfrew	Renfrew Jct. - Whitney	290 822[3]	188 907
27. Southampton (embr. Southampton)	Port Elgin South - Southampton	21 340[3]	13 658
28. Talbot	St. Thomas - Port Stanley	37 073[4]	27 613
Manitoba			
29. Inwood	Grosse Isle - Fisher Branch	431 228	375 081
30. Inwood	Fisher Branch - Hodgson	16 866[4]	14 670

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées[1]	Paiements versés au 31 déc. 1983
31. Neepawa	Neepawa - Rossburn Jct.	484 221	421 174
32. Oakland	Delta Jct. - Amaranth	539 394	469 164
33. Rossburn	Rossburn Jct. - Bethany	98 075	85 305
34. Ste. Rose	Ste. Rose - Rorketon	33 307[4]	28 970
35. Wawanesa	Wawanesa - M. and B. Jct.	360 959	313 961
36. Winnipegosis	Sifton Jct. - Winnipegosis	336 521	292 705
Saskatchewan			
37. Acadia Valley[6]	Eyre Jct. - Acadia Valley	1 068 592	929 459
38. Amiens	Shell Lake - Spiritwood	319 221	277 658
39. Avonlea	Parry - Avonlea	689 801	599 988
40. Bodo	Cactus Lake - Bodo	389 780	339 030
41. Carlton	Dalmeny - Laird	599 249	521 226
42. Central Butte	Moose Jaw Jct. - Mawer	356 137	309 767
43. Chelan	Reserve - Weekes	100 077	87 047
44. Corning	Peebles - Corning	339 658	295 431
45. Cudworth	St. Louis - P.m. 103,25	168 157	146 263
46. Dodsland	Biggar - Dodsland	611 529	531 907
47. Erwood[7]	Baden - Hudson Bay	411 021	357 505
48. Gravelbourg	Claybank - Mossbank	341 225	296 797
49. Gravelbourg	Hodgeville - Tyson	24 477	21 290
50. Porter	Oban Jct. - Cando	249 323	216 861
51. Preeceville	Preeceville - Kelvington	1 450 167	1 261 352
52. Rhein	Ross Jct. - Hamton	108 750	94 591
Alberta			
53. Endiang	Endiang Jct. - Byemoor	666 911	580 078
54. Rosedale - Bullpound Joint Section	Rosedale - East Coulee	62 372[8]	54 251
55. Sheerness	Sheerness - Cessford	98 299[3]	85 500
56. Stettler	Ferlow Jct. - Donalda	705 624	613 750
57. Stettler	Donalda - Dinosaur	2 615 373	2 274 846
Colombie-Britannique			
58. Cowichan (embr. Saanich)	P.m. 0,00 - P.m. 1,37	25 379	23 804
59. Cowichan - Tidewater	Deerholme - Youbou Deerholme - Cowichan Bay	746 417	603 942
	Total (CN)	**$ 21 280 635**	**$ 16 295 822**

CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées[1]	Paiements versés au 31 déc. 1983
Nouveau-Brunswick			
60. Shore Line	Lepreau-St. George	115 627	107 349
Québec			
61. Maniwaki	Laman - Maniwaki	596 541	553 832
62. Q.C.R. Tring	Tring Jct. - Courcelles	362 750	Aucun[9]
63. Ste-Agathe	St-Jérôme - Mont-Laurier	1 726 059	1 602 481
64. St-Gabriel	St-Félix - St-Gabriel	20 171	18 727
65. Témiscamingue - Ville-Marie	Gendreau - Laverlochère Gaboury - Ville-Marie	660 082	612 823
66. Waltham	Wyman - Waltham	412 964	383 398
Ontario			
67. Carleton Place	Nepean - Carleton Place	319 651	Aucun[2]
68. Walkerton	Saugeen - Walkerton	324 682	275 980
Manitoba			
69. Lyleton	Waskada - Dalny	239 078	194 026
Saskatchewan			
70. Amulet	Crane Valley - Cardross	83 425[4]	67 704
71. Asquith	Urban - Arelee	358 106[4]	290 625
72. Asquith	Arelee - Sonningdale	89 353[4]	72 515
73. Colonsay	Amazon - Colonsay	235 634	191 231
74. Colony	Rockglen - Killdeer	420 701	341 424
75. Fife Lake	Coronach - Big Beaver	636 514	516 570
76. Kelfield	Brass - Kelfield	820 011	665 489
77. Matador	Gunnworth - Wartime	39 873	32 359
78. McMorran	Milden - Gunnworth	371 995	301 897
79. Melfort	Lac Vert - Keddy	1 468 473	1 191 755
80. Melfort	Dent - Gronlid	411 029[4]	333 576
81. Pennant	Hazlet - Verlo	209 359	169 908
82. Shamrock	Archive - Hak	2 731 177	2 216 517
83. Wishart	Foam Lake - Wishart	826 751[4]	670 959
Alberta			
84. Furness[10]	Epping - Paradise Valley	758 738	615 763
85. Lacombe (embr. Cordel)	Halkirk - Cordel	15 868[3,4]	12 878
86. Langdon	Rosedale - East Coulee	89 197[8]	72 389
87. Strathmore	Strathmore - Langdon	325 608[4]	264 251

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées[1]	Paiements versés au 31 déc. 1983
Colombie-Britannique			
85 Kaslo	Rosebery - Nakusp	617 132	572 948
Osoyoos	p.m. 10,7 - p.m. 11,0	1 633[3]	1 516
	Total (CP)	**$ 15 288 182**	**$ 12 350 890**
	Total général (CN et CP) Article 256	**$ 36 548 817**	**$ 28 846 712**

[1]Réclamations déposées par le CN le 23 juin 1983, et par CP Rail, le 11 mars 1983.
[2]Les paiements ne sont recommandés que si les embranchements sont jugés « non rentables ». Aucune décision n'a été prise dans ce cas.
[3]Comme il s'agit d'une nouvelle requête, les réclamations ne visent qu'une partie de l'année.
[4]Comme l'abandon de l'embranchement a été autorisé en 1982, les réclamations ne visent qu'une partie de l'année.
[5]Se prolonge au Nouveau-Brunswick sur une faible distance.
[6]Se prolonge en Alberta sur une faible distance.
[7]Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.
[8]Abandon autorisé en 1981 et rescindé le 25 janvier 1983.
[9]Suspension des subventions en attendant la clarification du fondement juridique de la requête en abandon.
[10]Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.

Annexe XV
Comité des transports par chemin de fer

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS, 1982
ARTICLE 258 (EMBRANCHEMENTS PROTÉGÉS)

CANADIEN NATIONAL Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées[1]	Paiements versés au 31 déc. 1983
Manitoba			
1. Carman	Carman Jct. - Carman	$ 861 300	$ 773 273
2. Carman	Carman - Graysville	364 020	326 816
3. Cowan	North Jct. - Swan River	1 385 243	1 243 668
4. Erwood	Swan River - Birch River	1 674 892	889 224
5. Hartney	Belmont - Elgin	1 495 352	1 342 523
6. Herchmer	Kettle Rapids - Churchill	3 228 284	2 898 346
7. Miami	Morris - Somerset	1 645 743	1 477 544
8. Miami	Somerset - Belmont	1 539 146	1 381 842
9. Rossburn	Bethany - Russel	2 667 871	2 395 208
10. Ste. Rose	Ochre River - Ste. Rose	184 285	165 451
Saskatchewan			
11. Amiens	Spiritwood - England	1 097 636	985 455
12. Arborfield	Crane - Arborfield	1 110 719	997 201
13. Avonlea	Radville - Bengough Jct.	24 277	21 796
14. Avonlea	Avonlea - Moose Jaw	1 660 982	1 411 582
15. Battleford	Battleford - Battleford Jct.	661 258	593 676
16. Bengough	Bengough Jct. - Willowbunch	2 403 873	2 158 191
17. Big River	Shellbrook - Big River	1 712 763	1 537 715
18. Blaine Lake	Prince Albert - Amiens Jct.	1 457 180	1 308 253
19. Blaine Lake	Amiens Jct. - Denholm	3 896 402	3 498 180
20. Bodo	Unity - Cactus Lake	1 331 473	1 195 393
21. Bolney	Spruce Lake Jct. - Paradise Hill	620 726	557 286
22. Brooksby	Naisberry Jct. - Carrot River	3 593 247	3 226 009
23. Central Butte	Mawer - Central Butte	827 037	742 512
24. Chelan	Weekes - Porcupine Plain	814 907	731 622
25. Chelan	Porcupine Plain - Crooked River	1 188 728	1 067 237
26. Conquest	Conrose Jct. - Dunblane	805 719	723 373
27. Conquest	Dunblane - Beechy	1 751 305	1 572 317
28. Cromer	Maryfield - Kipling	1 822 166	1 635 936
29. Cudworth	Meacham - Totzke	297 925	267 476
30. Cudworth	Totzke - Domremy	2 373 880	2 131 264
31. Cudworth	Domremy - St. Louis	618 337	555 141
32. Cudworth	P.m. 103,25 - Cudworth Jct.	36 875	33 106
33. Dodsland	Dodsland - Dewar Lake	1 573 118	1 412 342
34. Elrose	Conquest Jct. - Glidden	5 208 596	4 676 265
35. Glenavon	Kipling - McCallum	2 693 809	2 418 495
36. Gravelbourg	Mossbank - Gravelbourg	2 503 089	2 247 267
37. Gravelbourg	Gravelbourg - Hodgeville	976 403	876 612
38. Lampman	Maryfield - Estevan	1 752 892	1 573 742
39. Lewvan	Minard Jct. - North Regina	4 485 277	4 026 871
40. Mantario	Glidden - Alsask	1 300 341	1 167 443
41. Meskanaw	Melfort - Thatch	18 017	16 176
42. Northgate	Northgate - Lampman	888 267	797 484
43. Paddockwood	Paddockwood Jct. - Paddockwood	857 150	769 547
44. Preeceville[2]	Thunderhill Jct. - Sturgis Jct.	3 483 718	3 127 674
45. Preeceville	Lilian - Preeceville	505 450	453 792

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées[1]	Paiements versés au 31 déc. 1983
46. Rhein	Hamton - Wroxton	1 023 015	918 460
47. Riverhurst	Central Butte - Riverhurst	700 090	628 539
48. Robinhood	Speers Jct. - Glaslyn	2 184 967	1 961 658
49. Rosetown	Roskin Jct. - Kindersley	6 290 119	5 647 254
50. St. Brieux	Thatch - Humboldt Jct.	2 468 631	2 216 331
51. Tisdale	Hudson Bay - Prince Albert	8 426 632	7 565 410
52. Tonkin	MacNutt - Wroxton	976 594	876 784
53. Turtleford	North Battleford - St. Walburg	4 169 782	3 743 620
54. Weyburn	Talmage - Weyburn	496 328	445 602
55. Weyburn	Weyburn - Radville	1 167 196	1 047 906
56. White Bear	Eston - Lacadena	776 941	697 536
Alberta			
57. Alliance	Alliance Jct. - Forestburg	1 673 448	1 502 418
58. Alliance	Forestburg - Alliance	918 232	824 386
59. Athabasca	Morin Jct. - Athabasca	2 334 245	2 095 680
60. Barrhead	Busby - Barrhead	1 107 092	993 945
61. Bonnyville	Abilene Jct. - Grand Centre	1 703 890	1 529 748
62. Coronado	St. Paul Jct. - Abilene Jct.	3 505 854	3 147 547
63. Coronado	Abilene Jct. - Elk Point	2 022 505	1 648 271
64. Demay	Camrose Jct. - Ryley	236 024	211 902
65. Drumheller	Hanna - Sarcee Yard	4 846 997	4 351 622
66. Grande Prairie[4]	Rycroft - Dawson Creek	4 712 800	4 231 141
67. Lac La Biche -Waterways	Banko Jct. - Lac La Biche Lac La Biche - Waterways	173 594	155 852
68. Oyen[4]	Kindersley - Hanna	7 659 816	6 876 964
69. Peace River	Roma Jct. - Hines Creek	4 666 431	4 189 511
70. Smoky	Winagami - Spirit River	5 424 123	4 843 841
	Total (CN)	**$ 141 065 024**	**$ 125 760 254**

CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE

Manitoba			
71. Arborg	Rugby - Arborg	$ 1 456 379	$ 1 199 637
72. Glenboro	Murray Park - Souris (y compris l'embr. Carman)	4 490 389	3 698 788
73. Gretna - La Rivière	Rosenfeld - Gretna Fortress - La Rivière	5 594 730	4 608 446
74. Lac du Bonnet	Birds Hill - Lac du Bonnet	900 796	741 996
75. Lyleton	Deloraine - Waskada	538 744	443 770
76. Napinka	La Rivière - Napinka	5 602 620	4 614 945
77. Russell	Binscarth - Inglis	554 288	456 574
78. Winnipeg Beach	Gimli - Riverton	393 790	324 369
Saskatchewan			
79. Altawan[5]	Shaunavon - Manyberries	4 191 329	3 452 448
80. Amulet - Assiniboia	Amulet - Crane Valley Weyburn - Assiniboia	3 812 062	3 140 041

Annexe XV
Comité des transports par chemin de fer

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS, 1982
ARTICLE 258 (EMBRANCHEMENTS PROTÉGÉS)

CANADIEN NATIONAL Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées[1]	Paiements versés au 31 déc. 1983
Manitoba			
1. Carman	Carman Jct. - Carman	$ 861 300	$ 773 273
2. Carman	Carman - Graysville	364 020	326 816
3. Cowan	North Jct. - Swan River	1 385 243	1 243 668
4. Erwood	Swan River - Birch River	1 674 892	889 224
5. Hartney	Belmont - Elgin	1 495 352	1 342 523
6. Herchmer	Kettle Rapids - Churchill	3 228 284	2 898 346
7. Miami	Morris - Somerset	1 645 743	1 477 544
8. Miami	Somerset - Belmont	1 539 146	1 381 842
9. Rossburn	Bethany - Russel	2 667 871	2 395 208
10. Ste. Rose	Ochre River - Ste. Rose	184 285	165 451
Saskatchewan			
11. Amiens	Spiritwood - England	1 097 636	985 455
12. Arborfield	Crane - Arborfield	1 110 719	997 201
13. Avonlea	Radville - Bengough Jct.	24 277	21 796
14. Avonlea	Avonlea - Moose Jaw	1 660 982	1 411 582
15. Battleford	Battleford - Battleford Jct.	661 258	593 676
16. Bengough	Bengough Jct. - Willowbunch	2 403 873	2 158 191
17. Big River	Shellbrook - Big River	1 712 763	1 537 715
18. Blaine Lake	Prince Albert - Amiens Jct.	1 457 180	1 308 253
19. Blaine Lake	Amiens Jct. - Denholm	3 896 402	3 498 180
20. Bodo	Unity - Cactus Lake	1 331 473	1 195 393
21. Bolney	Spruce Lake Jct. - Paradise Hill	620 726	557 286
22. Brooksby	Naisberry Jct. - Carrot River	3 593 247	3 226 009
23. Central Butte	Mawer - Central Butte	827 037	742 512
24. Chelan	Weekes - Porcupine Plain	814 907	731 622
25. Chelan	Porcupine Plain - Crooked River	1 188 728	1 067 237
26. Conquest	Conrose Jct. - Dunblane	805 719	723 373
27. Conquest	Dunblane - Beechy	1 751 305	1 572 317
28. Cromer	Maryfield - Kipling	1 822 166	1 635 936
29. Cudworth	Meacham - Totzke	297 925	267 476
30. Cudworth	Totzke - Domremy	2 373 880	2 131 264
31. Cudworth	Domremy - St. Louis	618 337	555 141
32. Cudworth	P.m. 103,25 - Cudworth Jct.	36 875	33 106
33. Dodsland	Dodsland - Dewar Lake	1 573 118	1 412 342
34. Elrose	Conquest Jct. - Glidden	5 208 596	4 676 265
35. Glenavon	Kipling - McCallum	2 693 809	2 418 495
36. Gravelbourg	Mossbank - Gravelbourg	2 503 089	2 247 267
37. Gravelbourg	Gravelbourg - Hodgeville	976 403	876 612
38. Lampman	Maryfield - Estevan	1 752 892	1 573 742
39. Lewvan	Minard Jct. - North Regina	4 485 277	4 026 871
40. Mantario	Glidden - Alsask	1 300 341	1 167 443
41. Meskanaw	Melfort - Thatch	18 017	16 176
42. Northgate	Northgate - Lampman	888 267	797 484
43. Paddockwood	Paddockwood Jct. - Paddockwood	857 150	769 547
44. Preeceville[2]	Thunderhill Jct. - Sturgis Jct.	3 483 718	3 127 674
45. Preeceville	Lilian - Preeceville	505 450	453 792

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées[1]	Paiements versés au 31 déc. 1983
46. Rhein	Hamton - Wroxton	1 023 015	918 460
47. Riverhurst	Central Butte - Riverhurst	700 090	628 539
48. Robinhood	Speers Jct. - Glaslyn	2 184 967	1 961 658
49. Rosetown	Roskin Jct. - Kindersley	6 290 119	5 647 254
50. St. Brieux	Thatch - Humboldt Jct.	2 468 631	2 216 331
51. Tisdale	Hudson Bay - Prince Albert	8 426 632	7 565 410
52. Tonkin	MacNutt - Wroxton	976 594	876 784
53. Turtleford	North Battleford - St. Walburg	4 169 782	3 743 620
54. Weyburn	Talmage - Weyburn	496 328	445 602
55. Weyburn	Weyburn - Radville	1 167 196	1 047 906
56. White Bear	Eston - Lacadena	776 941	697 536
Alberta			
57. Alliance	Alliance Jct. - Forestburg	1 673 448	1 502 418
58. Alliance	Forestburg - Alliance	918 232	824 386
59. Athabasca	Morin Jct. - Athabasca	2 334 245	2 095 680
60. Barrhead	Busby - Barrhead	1 107 092	993 945
61. Bonnyville	Abilene Jct. - Grand Centre	1 703 890	1 529 748
62. Coronado	St. Paul Jct. - Abilene Jct.	3 505 854	3 147 547
63. Coronado	Abilene Jct. - Elk Point	2 022 505	1 648 271
64. Demay	Camrose Jct. - Ryley	236 024	211 902
65. Drumheller	Hanna - Sarcee Yard	4 846 997	4 351 622
66. Grande Prairie[3]	Rycroft - Dawson Creek	4 712 800	4 231 141
67. Lac La Biche -Waterways	Banko Jct. - Lac La Biche Lac La Biche - Waterways	173 594	155 852
68. Oyen[4]	Kindersley - Hanna	7 659 816	6 876 964
69. Peace River	Roma Jct. - Hines Creek	4 666 431	4 189 511
70. Smoky	Winagami - Spirit River	5 424 123	4 843 841
	Total (CN)	**$ 141 065 024**	**$ 125 760 254**

CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE

Manitoba			
71. Arborg	Rugby - Arborg	$ 1 456 379	$ 1 199 637
72. Glenboro	Murray Park - Souris (y compris l'embr. Carman)	4 490 389	3 698 788
73. Gretna - La Rivière	Rosenfeld - Gretna Fortress - La Rivière	5 594 730	4 608 446
74. Lac du Bonnet	Birds Hill - Lac du Bonnet	900 796	741 996
75. Lyleton	Deloraine - Waskada	538 744	443 770
76. Napinka	La Rivière - Napinka	5 602 620	4 614 945
77. Russell	Binscarth - Inglis	554 288	456 574
78. Winnipeg Beach	Gimli - Riverton	393 790	324 369
Saskatchewan			
79. Altawan[5]	Shaunavon - Manyberries	4 191 329	3 452 448
80. Amulet - Assiniboia	Amulet - Crane Valley Weyburn - Assiniboia	3 812 062	3 140 041

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées[1]	Paiements versés au 31 déc. 1983
81. Arcola[2]	Schwitzer - Arcola	2 714 237	2 235 750
82. Bromhead	Estevan - Minton (y compris l'embr. Tribune)	3 142 259	2 588 316
83. Bulyea	Neudorf - Bulyea	6 080 406	5 008 503
84. Burstall[5]	Leader - Fox Valley (y compris les embr. McNeill, Schuler et Ingebright Lake)	1 752 723	1 443 739
85. Colonsay	Dilke - Amazon	3 278 286	2 700 363
86. Dunelm	Player - Simmie	756 799	623 384
87. Empress[5]	Java - Empress (y compris l'embr. Grant)	5 835 907	4 807 106
88. Expanse	Curle - Assiniboia	1 237 642	1 019 461
89. Fife Lake	Assiniboia - Coronach	2 577 089	2 122 779
90. Hatton	Hatton - Golden Prairie	881 565	726 156
91. Kerrobert	Outlook - Kerrobert	4 366 619	3 596 836
92. Kisbey	Arcola - Weyburn	1 520 483	1 252 440
93. Lloydminster	Wilkie - Lloydminster	7 506 035	6 182 811
94. Macklin	Kerrobert - Macklin	3 916 133	3 225 765
95. Matador	Wartime - Kyle	1 784 845	1 470 199
96. Meadow Lake	Tobey - Meadow Lake	3 371 963	2 777 527
97. Melfort	Lanigan - Lac Vert	2 652 200	2 184 649
98. Neudorf	Rocanville - Neudorf	2 220 688	1 829 207
99. Notukeu	Notukeu - Val Marie	3 943 514	3 248 320
100. Outlook	Moose Jaw - Outlook	4 223 677	3 479 093
101. Pennant	Wickett - Hazlet	775 307	638 629
102. Prince Albert	Lanigan - Northway	2 125 904	1 751 133
103. Reford	Kerrobert - Wilkie	1 211 880	998 240
104. Shaunavon	Assiniboia - Shaunavon	8 091 746	6 665 268
105. Tisdale	Goudie - Nipawin	5 660 993	4 663 028
106. Tyvan	Stoughton - Crecy	3 778 801	3 112 643
107. Vanguard	Swift Current - Meyronne	2 859 806	2 355 657
108. White Fox	Nipawin - Sharpe	3 387 737	2 790 519
109. Wood Mountain	Ogle - Mankota	2 775 699	2 286 376
Alberta			
110. Bassano	Empress - Bassano	1 843 781	1 518 745
111. Cardston	Stirling - Cardston	3 448 457	2 840 535
112. Coronation[4]	Kerrobert - Coronation	3 251 548	2 678 339
113. Irricana	Bassano - Standard	2 083 263	1 716 009
114. Lacombe	Coronation - Nevis (y compris l'embr. Cordel)	2 768 415	2 280 376
115. Langdon - Acme	Langdon - Carbon Cosway - Wimborne	2 864 34[1]	2 359 392

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées[1]	Paiements versés au 31 déc. 1983
116. Lomond	Eltham - Hays	6 013 197	4 953 142
117. Macleod	Aldersyde - Fort Macleod (y compris l'embr. Claresholm Airport)	3 771 973	3 107 019
118. Stirling	Manyberries - Stirling	4 627 898	3 812 055
119. Strathmore	Langdon - Shepard	127 241	104 810
120. Turin	Coalhurst - Turin	1 799 692	1 482 428
121. Willingdon	Lloydminster - Akenside (y compris l'embr. Chemical)	7 117 955	5 863 145
	Total (CP)	**$ 161 683 831**	**$ 133 180 906**
	Total général (CN et CP) Article 258	**$ 302 748 855**	**$ 258 941 160**

[1]Réclamations déposées par le CN le 23 juin 1983, et par CP Rail, le 6 avril 1983.
[2]Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.
[3]Se prolonge en Colombie-Britannique sur une faible distance.
[4]Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.
[5]Se prolonge en Alberta sur une faible distance.

Annexe XVI
Comité des transports par chemin de fer

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS, 1982
ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Compagnie	Services de trains de voyageurs	80 % des pertes réelles réclamées	Paiements versés au 31 déc. 1983 (80 % des pertes réelles certifiées)
1. Canadien National	Clarenville - Bonavista	$ 24 152[1]	$ Aucun[2]
	St. John's - Argentia - Carbonear	185 083[1]	Aucun[2]
	Toronto - North Bay ("Northlander")	2 229 578[1]	1 455 987[3]
2. Algoma Central Railway	Sault-Ste-Marie - Hearst	$2 646 976[1]	$2 289 372[3]
	Total	**$ 5 085 789**	**$ 3 745 359**

[1]80 % des pertes réelles réclamées par le CN, les 27 et 29 juin 1983, et par Algoma Central, le 11 mars 1983.
[2]Les paiements ne sont recommandés que si les embranchements sont jugés « non rentables ». Aucune décision n'a été prise dans ce cas.
[3]Le paiement indiqué s'applique au montant de la réclamation par anticipation déposée pour 1982 conformément au crédit de transport 85(a) de la Loi n° 4 portant affectation de crédits de 1975.

Annexe XVII
Comité des transports aériens

STATISTIQUES CHOISIES

	1982	1983
Nombre de titulaires et de permis		
Transporteurs autorisés	2 031	2 139
Aéronefs à voilure fixe	1 877	1 977
Aéronefs à voilure tournante	154	162
Transporteurs nationaux	1 102	1 148
Transporteurs étrangers	929	991
Permis	3 114	3 228
Nouveaux permis émis	264	223
Permis remplacés	497	394
Répertoire (nombre d'exemplaires publiés)	750	750
Requêtes en obtention de permis		
Reçues pendant l'année	1 086	935
Reportées de l'année précédente	311	363
En attente à la fin de l'année	363	192
Traitées pendant l'année	1 034	1 106
Autorisations		
Accordées	705	744
Refusées	103	137
Retirées	13	31
Rejetées	1	2
Rescindées	79	158
Annulées	196	156
Suspendues	78	160
Rétablies	2	8
Décisions et ordonnances*		
Décisions	468	698
Ordonnances	718	564
Décisions du Comité de révision	7	4
Avis publics		
Requêtes	481	491
Audiences	11	7
Divers		
Exemptions à l'égard d'aéronefs privés	60	74
Importation d'hélicoptères	—	—
Importation d'aéronefs à voilure fixe	—	—
Agriculteurs « volants »	85	92
Autorisations d'écoles de pilotage satellites	40	55

*Il convient de noter que les totaux relatifs aux « Décisions et ordonnances » ne concernent pas uniquement les requêtes, mais également les ordres d'exposer ses raisons et les ordres de rescision, de suspension, etc.

Annexe XVIII
Comité des transports aériens

VOLS D'AFFRÈTEMENT CHOISIS
REQUÊTES ET AUTORISATIONS

	1982		1983	
Affrètements	**Vols**	**Places**	**Vols**	**Places**
Affrètement pour voyage tout compris				
En provenance du Canada	3 635	453 238	2 302	302 242
En provenance de l'étranger	56	7 160	44	7 571
Sans participation et à but commun				
En provenance du Canada	558	51 531	739	55 737
En provenance de l'étranger	512	24 563	648	21 995
Intérieurs	43	3 019	181	1 777
VARA/Affinité				
En provenance du Canada (VARA)	2 783	790 105	1 901	540 802
En provenance de l'étranger (VARA)	1 650	—	1 542	—
(AFF)	50	—	61	—
VARA (intérieurs)	2 970	560 542	2 062	377 627
VARA/AVTC (nouveau type d'affrètement introduit en 1980)	9 307	1 502 778	9 786	1 854 859
VARA/AVTC (intérieurs)	88	10 320	590	216 482

Annexe XIX
Comité des transports aériens

REQUÊTES PORTANT SUR DES PERMIS ET VOLS SERVICES INTERNATIONAUX

	1982	1983
Demandes de permis		
Requérants canadiens	15	11
Requérants étrangers	172	195
Demandes de vols par des non-titulaires (exploitants américains de petits aéronefs)	108	77

Annexe XX
Comité des transports aériens

DÉPÔTS DE TARIFS ET DE SERVICES

	1982	1983
Horaires et tableaux de service	8 702	6 935
Tarifs passagers		
Canada (intérieurs) et Canada - É.-U.	161 634	41 000[1]
Canada - Outre-mer	53 392	58 971
Tarifs de fret		
Canada (intérieurs) et Canada-É. - U.	14 080	12 743
Canada - Outre-mer	25 603	20 727
Tarifs d'affrètements (toutes destinations)	12 756	11 197
Total des dépôts	**276 167**	**151 573**

[1]Canada (intérieurs) — Niveau 1 et Canada - É.-U. ont baissé de 18 % et sont tombés de 46 344 à 37 980.
Canada (intérieurs) — Niveau II (petits transporteurs réguliers) ont baissé de 14 % et sont tombés de 3 515 à 3 020. Les pages de tarifs concernant les É.-U. seulement ont été complètement supprimées et sont tombées de 111 784 à zéro, à cause de la déréglementation américaine.

Annexe XXI
Comité des transports par eau

REQUÊTES, 1983

Requêtes	**Reçues**	**Agrées**	**Autres**
Projets de tarif de droits de pilotage art. 23 de la Loi sur le pilotage			
Administration de pilotage de l'Atlantique	3		
Administration de pilotage des Grands Lacs	1		
Administration de pilotage des Laurentides	1		
Administration de pilotage du Pacifique	3		
Approbation de tarifs — Loi sur les transports	6		
Permis de transport par eau — Loi sur les transports			
Fleuve Mackenzie	11	11	1 non délivré
Ouest de l'Arctique canadien	2	2	
Loi sur les transports — Décisions du Comité de révision	Aucune		
Projets d'acquisition en 1983			
Projets (art. 27 de la L.N.T.)	4		
Enquêtes	2		
Ordonnances et décisions			
Décisions rendues, 1983	12		
Ordonnances émises, 1983	26		

Annexe XXII
Comité des transports par eau

CABOTAGE, DEMANDES D'EXEMPTION DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1983

Date	Navire	Pavillon	Requérant	Exemption
4 janv.	Dresden	All.	Can. Transport Co.	Accordée
4 janv.	World Aegeus	Grèce	Can. Transport Co.	Accordée
4 janv.	Schnoorturm	Can.	P.F. Collins	Accordée
14 janv.	Freedom Service	É.-U.	P.F. Collins	Accordée
27 janv.	Schnoorturm/Ravensturm	Can.	P.F. Collins	Accordée
3 févr.	Boxy	Suède	Groupe Desgagnés	Accordée
7 févr.	Polly B/Super Fran Bradach/Hercules	É.-U.	Leith & Dyke	Accordée
7 févr.	Seattle	É.-U.	Leith & Dyke	Accordée
9 févr.	Balder Husum	Can.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Accordée
10 févr.	Royal	É.-U.	Schenker of Canada	Accordée
10 févr.	Balder Borkum	Can.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Accordée
*15 févr.	Zapata Scotian	É.-U.	Atlantic Customs Brokers	Accordée
*11 févr.	Elinor	Dan.	Langlois, Drouin & Associés	Accordée
17 févr.	Nordertor/Neutor	Can.	P.F. Collins	Accordée
17 févr.	Ravensturm/Schnoorturm	Can.	P.F. Collins	Accordée
21 févr.	Freedom Service	É.-U.	P.F. Collins	Accordée
21 févr.	OSA Ostend	Belg.	P.F. Collins	Accordée
21 févr.	Boltentor	Can.	P.F. Collins	Accordée
15 févr.	Marine Evangeline	Can.	CN Marine	Accordée
28 févr.	Kruezturm	Can.	P.F. Collins	Accordée
1er mars	Heather Sea	R.-U.	Secunda Marine Services Ltd.	Rejetée
*8 mars	Acadian Sailor	É.-U.	Pulsonic Geophysical	Accordée
9 mars	Yemanja	Lib.	Gulf Canada	Accordée
11 mars	Seaspan 250	Can.	Gulf Canada	Accordée
*11 mars	Scorpio Type	É.-U.	Crosbie Offshore Services Ltd.	Accordée
*14 mars	Western Surf	Pan.	Mobil Oil	Accordée
*15 mars	Arctic Immerk Kamotic	Can.	Arctic Transportation	Accordée
16 mars	Non identifié	É.-U.	McAsphalt Industries	Retirée
17 mars	Freedom Service	É.-U.	P.F. Collins	Accordée
21 mars	Astron	Ber.	Coastal Shipping	Accordée
21 mars	Non identifié	U.R.S.S.	Atlantic Fisheries Dev.	Accordée
*23 mars	Biehl Trader	É.-U.	King Bros. Ltd.	Accordée
*7 avril	Western Viking	Pan.	Western Geophysical Co. of Canada	Accordée
11 avril	Khaljiah	Koweit	M.L. Donofrio	Rejetée
*12 avril	Don J Miller II	É.-U.	Geological Survey of Canada (EMR)	Accordée
15 avril	Boltentor	Can.	Crosbie Offshore Services Ltd.	Accordée
19 avril	Freedom Service	É.-U.	Mobil Oil	Accordée
*21 avril	Vinland	Norv.	Shell Canada Resources Ltd.	Accordée
22 avril	Balder Husum	Can.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Accordée
22 avril	Balder Borkum	Can.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Accordée
*25 avril	Royal	É.-U.	Sceptre Dredging Ltd.	Accordée
26 avril	Heather Sea	R.-U.	Secunda Marine Services Ltd.	Accordée
26 avril	Osa Ostend	Belg.	Crosbie Offshore Services Ltd.	Accordée
*2 mai	Non identifié	Pan.	Grant Geophysical Ltd.	Retirée
3 mai	Heather Sea	R.-U.	Secunda Marine Services Ltd.	Accordée

*Navigation autre que le cabotage.

Date	Navire	Pavillon	Requérant	Exemption
*5 mai	Rowan Juneau	É.-U.	Atlantic Customs Brokers Ltd.	Accordée
6 mai	Deux non identifiés	É.-U.	H.A. Simons Int'l. Ltd.	Retirée
*12 mai	Penn 800	É.-U.	Saint John Shipbuilding & Dry Dock Co. Ltd.	Accordée
*12 mai	Scorpio Type	É.-U.	Crosbie Offshore Services Ltd.	Accordée
*12 mai	Acadian Commander	É.-U.	Husky Oil Operations Ltd.	Accordée
16 mai	Nestor	R.-U.	Titan Towing & Salvage Ltd.	Rejetée
13 mai	Pioneer Service	É.-U.	P.F. Collins	Accordée
16 mai	Rich Arrow	Jap.	Dow Chemical Canada Inc.	Accordée
17 mai	Loveland 2762	É.-U.	Dominion Bridge Sulzer Ind.	Accordée
*16 mai	Acadian Sailor	É.-U.	Shell Canada Resources Ltd.	Accordée
27 mai	Caribbean Trailer	Pan.	Lakespan Shipping Inc.	Accordée
*30 mai	Bolivar SS1	É.-U.	Viney Contracting Ltd.	Accordée
*25 mai	Acadian Commander	É.-U.	Pulsonic Geophysical Ltd.	Accordée
5 juin	Heather Sea	R.-U.	Border Brokers Inc.	Accordée
7 juin	Osa Ostend	Belg.	P.F. Collins	Accordée
7 juin	Seawolf 101 & 102	Can.	P.F. Collins	Accordée
8 juin	Royal Service	R.-U.	P.F. Collins	Accordée
10 juin	Norchem	Jap.	Noranda Sales Corp. Ltd.	Accordée
15 juin	Quatre non identifiés	É.-U.	George Wimpey Canada Limited	Retirée
15 juin	Betty Gale/OLS 30	É.-U.	Polysar Limited	Accordée
23 juin	Biscay Service/ Heritage Service	É.-U.	P.F. Collins	Accordée
27 juin	Hannah 5101/ Mary E Hannah	É.-U.	McAsphalt Industries Ltd.	Accordée
*30 juin	Glomar Labrador I	É.-U.	Home Oil Company	Accordée
6 juill.	Osa Ostend	Belg.	P.F. Collins	Accordée
8 juill.	Kaubturm	All.	P.F. Collins	Accordée
7 juill.	Stolt Crown	Lib.	Domtar Inc.	Rejetée
5 juill.	Marine Evangeline	Can.	CN Marine	Accordée
18 juill.	Liberty Service	É.-U.	P.F. Collins	Accordée
19 juill.	Fjording	Norv.	Great Lakes Marine Contracting Ltd.	Retirée
21 juill.	Hannah 5101/ Mary E Hannah	É.-U.	McAsphalt Industries Ltd.	Accordée en partie
*29 juill.	Proud Seahorse	R.-U.	Offshore Development Corp.	Accordée
29 juill.	Edda Star	Norv.	Leefax Services Ltd.	Rejetée
12 août	Kreuzturm	Can.	Home Oil Company Ltd.	Accordée
*4 août	Pholas	R.-U.	P.F. Collins	Accordée
*4 août	Cornelis Zanen	Holl.	Milne & Craighead Customs Brokers	Accordée
*9 août	G.S.I. Explorer	Can.	Geophoto Services Ltd.	Accordée
12 août	Pan Am Trader	Jap.	C.I.L. Inc.	Retirée
11 août	Marine Evangeline	Can.	CN Marine	Accordée
12 août	Osa Ostend	Belg.	P.F. Collins	Accordée
15 août	Biscay Service/ Independence Service	R.-U. É.-U.	P.F. Collins	Retirée
17 août	Clayton M. Johnson	Can.	Johnson Combined Enterprises	Accordée

*Navigation autre que le cabotage.

Date	Navire	Pavillon	Requérant	Exemption
18 août	Schnoorturm	Can.	P.F. Collins	Accordée
17 août	Norchem	Jap.	Noranda Sales Corp. Ltd.	Accordée
*18 août	Constitution Service	É.-U.	Gulf Canada Ltd.	Retirée
*11 août	Miss Margie	É.-U.	Offshore Development Corp.	Retirée
*23 août	Vasa/Jeffrey M	É.-U.	Adanac Customs Brokers Ltd.	Accordée
*23 août	Non identifié	É.-U.	Milne & Craighead Customs Brokers	Accordée
*24 août	Bow Drill I	Can.	Bow Valley Offshore Drilling Ltd.	Accordée
*24 août	Skauvann	Norv.	Dome Petroleum Ltd.	Accordée
*24 août	Polar Duke	Can.	P.F. Collins	Accordée
*24 août	Heather Sea	Can.	Secunda Marine Services Ltd.	Accordée
*29 août	Super Fran	É.-U.	Foundation-Skanska Joint Venture	Accordée
*30 août	J.E. Jonsson	Can.	Geophysical Services Inc.	Accordée
30 août	Schnoorturm	Can.	P.F. Collins	Accordée
25 août	Edda Star	Norv. passant sous Can.	Leefax Services Limited Limited	Requête non poursuivie. Affaire classée.
7 sept.	Kaubturm	All.	P.F. Collins	Accordée
*8 sept.	J.E. Jonsson	Can.	Geophysical Services Ltd.	Accordée
15 sept.	Osa Ostend	Belg.	P.F. Collins	Retirée
16 sept.	Arctic Shiko	Can.	Seaforth Fednav	Accordée
19 sept.	Osa Ghent	Belg.	McAllister Towing & Salvage Ltd.	Rejetée
19 sept.	Tarros Gage	Ber.	Coastal Shipping Ltd.	Accordée
20 sept.	Balder Kiel	Can.	Balder Offshore Canada Inc.	Accordée
22 sept.	Heather Sea	Can.	Secunda Marine Services Ltd.	Accordée
22 sept.	Arctic Kiggiak	Non enregistré, passant sous Can.	Arctic Transportation Limited	Accordée
26 sept.	Balder Borkum	Can.	Balder Offshore Canada Inc.	Accordée
*29 sept.	Heather Sea	Can.	Secunda Marine Services	Accordée
*30 sept.	Scorpio	É.-U.	Crosbie Offshore Services Ltd.	Accordée
*22 sept.	Skagerrak	Norv.	Affiliated Customs Brokers Ltd.	Accordée
*4 oct.	Polar Duke	Can.	P.F. Collins	Accordée
3 oct.	Rich Arrow	Jap.	Dow Chemical Canada Inc.	Accordée
3 oct.	Arctic Breaker	Can.	Arctic Transportation Limited	Accordée
*3 oct.	Bolivar SS1	É.-U.	K. Viney Contracting Limited	Navires canadiens appropriés disponibles
4 oct.	R.T.S. 201	Can.	Seaspeed Transport Company Ltd.	Accordée
*5 oct.	Rowan Gorilla I	É.-U.	Rowan Companies Inc.	Accordée

*Navigation autre que le cabotage.

Date	Navire	Pavillon	Requérant	Exemption
*11 oct.	Polar Duke	Can.	P.F. Collins	Accordée
*13 oct.	Glomar Labrador I	É.-U.	Home Oil Company Ltd.	Accordée
18 oct.	Marine Evangeline	Can.	CN Marine	Accordée
20 oct.	Balder Borkum	Can.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Accordée
22 oct.	Balder Kiel	Can.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Accordée
4 nov.	Balder Hesnes/Balder Husum	Can.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Accordée
*7 nov.	TLC 24/Vasa	É.-U.	Adanac Customs Brokers	Accordée
8 nov.	Arctic Tuk	Can.	Arctic Transportation Ltd.	Retirée
10 nov.	Norchem	Jap.	Noranda Sales Corporation Ltd.	Accordée
16 nov.	Osa Ghent	Belg.	P.F. Collins	Accordée
18 nov.	Royal	É.-U.	Schenker of Canada Customs Brokers	+S.O.
21 nov.	Heather Sea	Can.	Secunda Marine Services Ltd.	Navires canadiens offerts.
*21 nov.	Discoverer III	Pan.	Trimac Limited	L'enquête se poursuit
28 nov.	Seawolf 101/Seawolf 102	Can.	P.F. Collins	Requête retirée
1 déc.	Arctic Shiko	Can.	Seaforth Fednav Inc.	Accordée
7 déc.	Balder Kiel	Can.	I.H. Mathers & Son Ltd.	Accordée
7 déc.	Gemini	É.-U.	Dow Chemical Inc.	Accordée
8 déc.	Gemini	É.-U.	Esso Petroleum Canada	Accordée
12 déc.	Seaforth Atlantic	Can.	Seaforth Fednav Inc.	Accordée
12 déc.	Nordertor	Can.	P.F. Collins	Accordée
13 déc.	Ravensturm	Can.	P.F. Collins	Accordée
14 déc.	Arctic Shiko	Can.	Seaforth Fednav Inc.	Accordée
19 déc.	Seawolf 101	Can.	P.F. Collins	Accordée
*22 déc.	Vinland	Norv.	Atlantic Customs Brokers	Accordée
*22 déc.	Salvage Chief	É.-U.	Seaspan International Ltd.	Accordée
23 déc.	Claymore Sea	R.-U.	Secunda Marine Services Ltd.	Accordée
29 déc.	Bonaventure II	Can.	Atlantic Container Express	Accordée en partie

+ Cette activité n'est pas assujettie aux règlements sur le cabotage.
*Navigation autre que le cabotage.

Annexe XXIII
Comité des transports par eau

132 PERMIS DÉLIVRÉS, 1983

Région	Titulaire	Navire exempté		Nombre de navires autorisés ou exemptés
Grands Lacs		Newman Harbour Terminals and Transportation Inc.		1
			Total	**1**
Fleuve Mackenzie	Arctic Transportation Ltd.			26
	Beluga Transportation Ltd.			3
	Cooper Barging Service Ltd.			8
	Coastal Marine Ltd.			2
	David Storr and Sons Contracting Ltd.			2
	Len Cardinal Transport Ltd.			2
	Norsask Marine Ltd.			2
	Société des transports du Nord Limitée			190
	Peter Pond River Tours (1978) Ltd.			1
	Pine Creek Construction Ltd.			2
			Total	**238**
Ouest de l'Arctique canadien	Arctic Transportation Ltd.			28
	Société des transports du Nord Limitée			66
			Total	**94**

Annexe XXIV
Comité des transports par eau

CONFÉRENCES MARITIMES DESSERVANT LE CANADA, 1983* 133

American-West African Freight Conference
Canada-Mediterranean Freight Conference
Canada-United Kingdom Freight Conference
Canadian Continental Eastbound Freight Conference
Canadian North Atlantic Westbound Freight Conference
Continental Canadian Westbound Freight Conference
Deli-Pacific Rate Agreement
East Canada-Japan Freight Conference
Eastern Canada/Australia-New Zealand Conference
Pacific-India Rate Agreement No. 9247
Inter-American Freight Conference—Section « A »
Inter-American Freight Conference—Section « B »
Inter-American Freight Conference—Section « C »
Japan/Korea-East Canada Freight Conference
Japan/Korea-West Canada Freight Conference
Latin America/Pacific Coast Steamship Conference
Mediterranean Canada Westbound Freight Conference
Mediterranean North Pacific Coast Freight Conference
Pacific/Australia-New Zealand Conference
Pacific Coast River Plate Brazil Conference—Section « A »
Pacific Coast River Plate Brazil Conference—Section « B »
Pacific Coast River Plate Brazil Conference—Section « C »
Pacific Indonesian Conference
Pacific Straits Conference
Pacific Westbound Conference
Philippines North American Conference
West Canada Freight Conference
Pacific-India Rate Agreement No. 8760
Western Canada-Europe Conference
The Association of West Coast Steamship Companies
Malaysia-Pacific Rate Agreement
United States Great Lakes & St. Lawrence River Ports/West African Agreement No. 9420
North Europe-Canada Pacific Freight Conference
Canadian Continental Eastbound Asbestos Conference
Java Pacific Rate Agreement
Canada European Eastbound Mail Committee
Australia/Eastern Canada Shipping Conference
East Canada Freight Conference
CAVN/Saguenay Joint-Venezuelan Service
Thailand/Pacific Freight Conference
Eastern Canada-Colombia Tariff (Joint Service)
Five Line Far East Freight Conference
Australia-Pacific Coast Rate Agreement
New Zealand/Pacific Coast North America Shipping Lines
SCI & SCINDIA Joint Tariff Agreements
East Canada/Far East Rate Agreement
Far East/Canada Rate Agreement
Eastern Canada-Caribbean Freight Association

*Conférences internationales qui n'ont pas de nom français.

Annexe XXV
Comité des transports par véhicule à moteur

TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LA RÉGION ATLANTIQUE
134 PAIEMENTS CERTIFIÉS DE SUBVENTIONS, 1983

	Paiements certifiés* 1982			Paiements certifiés* 1983		
	Train	Camion	Navire	Train	Camion	Navire
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes						
Trafic en direction ouest	9,6	—	—	11,4**	—	—
Trafic intérieur	—	—	—	—	—	—
Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique						
Article 3 (Trafic en direction ouest)	—	11,4	—	—	13,4	—
Article 6 (Trafic intérieur)	—	—	—	—	—	—
Article 6 (Subvention sélective — Trafic en direction ouest)	3,3	4,0	—	4,0**	4,2	—
Article 6 (Subvention sélective — Trafic intérieur)	8,4	30,4	0,4	6,3	21,5	0,4
Article 6 (Subvention provisoire — Trafic intérieur)	—	—	—	—	—	—
Total (Programme)	**21,3**	**45,8**	**0,4**	**21,7**	**39,1**	**0,4**
Nombre de réclamations déposées	190	12 344	22	267**	11 044	22
Nombre de réclamations examinées	176	12 646	21	265**	10 562	19

*Millions de dollars.
**Chiffre estimatif.

Annexe XXVI
Comité de révision

REQUÊTES, 1983

COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS Requérant	Requête	Date de révision	Décision	Révision
Aéro Club de Rimouski Inc.	Décision communiquée par lettre du C.T.A., le 17 sept. 1982, envoyant au requérant sa requête en exploitation d'un service de classe 4, groupe B, à partir d'une base située à Rimouski (Qc) et lui interdisant de présenter à nouveau sa requête dans une période de six mois commençant le 27 oct. 1982.	24 janv.	Révisable	Décision originale modifiée
CAVU Aviation	Ordonnance du C.T.A. n° 1982-A-532 rendue 11 août 1982 et annulant les permis d'exploitation de services de classes 4, 9-4 et 7 au moyen d'aéronefs des groupes A, B et C, avec restrictions, à partir d'une base située à Nanaimo (C.-B.).	24 janv.	Rejetée	
Aggrey Air Services Ltd.	Décision du C.T.A. n° WD-6953 rendue le 4 oct. 1982 et refusant au requérant un permis d'exploitation d'un service spécialisé de classe 7, entraînement au vol, à partir d'une base située à Calgary (Alb.).	24 janv.	Rejetée	
Air Schefferville (1981) Inc.	Décision du C.T.A. n° 6844 rendue le 15 juill. 1982 et accordant à Cargair Ltd. l'autorisation d'exploiter un service de classe 4 au moyen d'aéronefs des groupes B et C, à partir d'une base située à Schefferville.	24 janv.	Révisable (C.T.A.)	Décision en suspens
Air Schefferville (1981) Inc.	Décision du C.T.A. n° 6814 rendue le 30 juin 1982 et accordant à aux Pourvoiries Fortier Inc. et au Club de Chasse et Pêche Tuktu Inc. l'autorisation d'exploiter certains services de classe 4, à partir d'une base située à Schefferville.	24 janv.	Rejetée	
Ellair Ltd.	Décision du C.T.A. n° 6885 rendue le 1er sept. 1982 et portant sur les dossiers nos 5698 (Calm Air), 5528 et 5546 WD (Ellair) et 5516 WD (Ontario Central Airlines), au sujet de l'exploitation de services aériens dans la région centrale nord du Manitoba.	11 févr.	Rejetée	

Requérante	Requête	Date de révision	Décision	Révision
Nakina Air Ltd.	Décision du C.T.A. n° 6925 rendue le 30 sept. 1982 et refusant d'accorder un permis de classe 4, groupe C, exploité à partir d'une base située à Nakina (Ont.).	21 févr.	Rejetée	
Ranger Helicopters Ltd.	Décision du C.T.A. communiquée par télex, le 26 octobre 1982, refusant l'autorisation d'exploiter une école de pilotage satellite à partir d'une base située à Toronto en vertu du permis n° ATC 2432/75(H).	7 mars	Rejetée	
Quasar Helicopters Ltd.	Décision du C.T.A. n° WD-6935 rendue le 30 sept. 1982 et autorisant Charmay Holdings Inc. à exploiter un service de classe 7, groupe A-RW, à partir d'une base située à Abbotsford (C.-B.).	7 mars	Rejetée	
Dunwoody Ltd., a/s Swiftair Cargo	Décision du C.T.A. communiquée par télex, le 9 déc. 1982, refusant d'accorder une prorogation jusqu'au 31 déc. 1983 avant de suspendre le permis n° ATC 3103/80 (NS).	15 mars	Révisable	Décision originale modifiée
Rog – Air Limited	Décision du C.T.A. n° 6964 rendue le 7 oct. 1982 et refusant d'accorder l'autorisation d'ajouter des aéronefs du groupe D au permis n° ATC 3294/81.	29 mars	Rejetée	
Altro Helicopters Ltd.	Décision du C.T.A. n° WD-7222 rendue le 22 févr. 1983 et refusant d'accorder l'autorisation d'exploiter un service de classe 4, groupe A-RW, à partir d'une base située à Red Deer (Alb.).	11 avril	Rejetée	
North Cariboo Flying Services Inc.	Décision du C.T.A. n° 6993 rendue le 21 oct. 1982 et refusant d'accorder l'autorisation de desservir également Tumbler Ridge et Prince George (C.-B.), en vertu du permis n° ATC 3185/80 (NS).	11 avril	Rejetée	
Kenn Borek Air Ltd.	Décision du C.T.A. n° WD-7083 rendue le 14 déc. 1982 et refusant d'accorder l'autorisation d'exploiter un service de classe 4, groupes A, B et C, à partir d'une base située à Tumbler Ridge (C.-B.).	2 mai	Rejetée	

Requérant	Requête	Date de révision	Décision	Révision
Air Dogrib (Steinwand's Transport)	Décision du C.T.A. n° 7005 rendue le 3 nov. 1982 et accordant à Edzo Air Ltd. l'autorisation d'exploiter un permis de classe 4, groupe A, à partir d'une base située à Fort Rae (T.N.-O.).	2 mai	Rejetée	
Aviation Sutro	Décision du C.T.A. n° 7006 rendue le 4 nov. 1983 et accordant au Centre Aéronautique de Québec Inc. l'autorisation d'exploiter un permis de classe 7, groupe A, à partir d'une base située à Québec.	16 mai	Rejetée	
Medley Airways Ltd.	Décisions du C.T.A. communiquées par lettres le 30 mai 1983 et refusant l'autorisation d'exploiter une école de pilotage satellite à St. Paul (Alb.) et accordant l'autorisation d'exploiter ce service à Spectrum Aviation Ltd.	8 juin	Rejetée	
Air Muskoka Ltd.	Décision du C.T.A. n° 7139 rendue le 21 janv. 1983 et refusant l'autorisation d'exploiter un service de classe 4, groupe A, à partir d'une base située à Muskoka (Ont.).	13 juin	Rejetée	
Taronair Limited	Décision du C.T.A. n° WD-7223 rendue le 22 févr. 1983 et refusant l'autorisation d'exploiter un service de classe 4, groupe A-RW, à partir d'une base située à Desmarais (Alb.).	13 juin	Rejetée	
Wright Brothers Aviation Ltd.	Décision du C.T.A. n° 7265 rendue le 24 mars 1983 et imposant des restrictions aux permis de classes 4 et 9-4, groupe A-RW. (Service dans un rayon de 100 milles pour la classe 4 et transport de personnes et de matériel du domaine des médias ou de la police, ou des deux.)	13 juin	Rejetée	
Central Patricia Outfitters Ltd.	Décision du C.T.A. n° 7272 rendue le 31 mars 1983 et refusant l'autorisation de modifier la condition n° 3 du permis n° ATC 2673/77(C).	27 juin	Révisable (CTA)	Décision en suspens

Requérant	Requête	Date de révision	Décision	Révision
Mountain Pacific Air Ltd.	Décision du C.T.A. n° 7025 rendue le 16 nov. 1982 et refusant l'autorisation d'exploiter un service de classe 3, groupe C, pour desservir Salmon Arm, Vernon et Vancouver (C.-B.).	27 juin	Rejetée	
Wapiti Aviation Ltd.	Décision du C.T.A. n° 7216 rendue le 23 févr. 1983 et refusant l'autorisation de supprimer les conditions n^{os} 3 et 4 du permis n° ATC 2518/76 (NS).	27 juin	Rejetée	
M. D. Wong	Décision du C.T.A. n° 7268 rendue le 25 mars 1983 et refusant l'autorisation d'exploiter un service de classe 7, entraînement au vol, groupe A, à partir d'une base située à St-Hubert (Qc).	11 juill.	Révisable (C.T.A.)	Décision en suspens
Barrie Air Service Ltd.	Décision du C.T.A. communiquée par télex le 27 juin 1983 et prorogeant de deux semaines l'autorisation provisoire de Barrie Aviation Centre d'exploiter un service aérien commercial d'entraînement au vol, classe 7, à partir d'une base située à Barrie (Ont.).	11 juill.	Révisable	Décision originale modifiée
Association canadienne du transport aérien	Décision du C.T.A. n° 6679 rendue le 2 mars 1982 relativement aux dispositions tarifaires s'appliquant aux personnes accompagnant des handicapés et aux sièges additionnels dont elles ont besoin.	14 juill.	Révisable (C.T.A.)	Décision en suspens
Pacific Western Airlines	Décision du C.T.A. communiquée par télex le 8 juill. 1983 et suspendant la disposition tarifaire permettant d'assurer un transport au sol gratuit à Vancouver, Calgary et Edmonton.	14 juill.	Révisable	Décision originale modifiée
Plusieurs requêtes (4)	Décision du C.T.A. n° 6998 rendue le 25 oct. 1982 au sujet de l'utilisation d'aéronefs d'affaires.	15 juill.	Révisable (C.T.A.)	Décision en suspens
Soundair Corporation	Décision du C.T.A. communiquée par télex le 30 mars 1983 et accordant au Port Elgin Flying Club l'autorisation de changer sa base de Port Elgin à Wiarton	25 juill.	Révisable (C.T.A.)	Décision en suspens

Requérant	Requête	Date de révision	Décision	Révision
	ainsi que d'autres autorisations au titre de son permis n° 3252/81(E).			
Bonavair Ltd.	Décision du C.T.A. communiquée par télex le 5 août 1983 et refusant d'accorder l'autorisation temporaire d'exploiter un service d'entraînement au vol, classe 7, au moyen d'aéronefs du groupe B.	11 août	Rejetée	
Pem-Air Ltd.	Décision du C.T.A. communiquée par télex le 5 août 1983 et refusant d'accorder l'autorisation temporaire d'exploiter un service de classe 4, groupe A-RW.	11 août	Rejetée	
Air Canada	Décision du C.T.A. communiquée par télex le 12 août 1983 et interdisant à la société de mettre à exécution, à compter du 15 août 1983, son programme de primes accordant une remise de 50 $ sur un aller simple ou 100 $ sur un aller retour entre le 10 janv. et le 9 mars 1984.	18 août	Révisable (C.T.A.)	Décision originale confirmée
Air Canada	Télex du C.T.A. du 17 août 1983 rejetant l'avis de dépôt n° 2631 au sujet du programme de primes devant entrer en vigueur le 26 août 1983.	18 août	Révisable	Décision originale modifiée
North American Training College	Décision du C.T.A. n° WD-7351 rendue le 27 avril 1983 et refusant l'autorisation d'exploiter un service de classe 4, groupe A, à partir d'une base située à Calgary (Alb.).	12 sept.	Rejetée	
Alba Air Service Ltd.	Décision du C.T.A. communiquée par télex le 8 août 1983 et annulant l'autorisation d'exploiter un service au moyen d'aéronefs du groupe B en raison de non-conformité aux exigences financières du C.T.A.	12 sept.	Rejetée	
Wolverine Air Ltd./ Bryant Aviation Services Ltd.	Décision du C.T.A. communiquée par télex le 14 avril 1983 et accordant à Liard Air Ltd. l'autorisation temporaire d'exploiter des aéronefs du groupe B jusqu'au 15 oct. 1983 à partir d'une base située à Fort Liard (T.N.-O.).	12 sept.	Révisable	Décision originale modifiée

Requérant	Requête	Date de révision	Décision	Révision
Jasper Hinton Air Ltd.	Ordonnance du C.T.A. n° 1983-A-373 rendue le 23 août 1983 et annulant le permis n° ATC 3013/79(C) quant à l'autorisation d'exploiter un service de classe 7, groupe A.	26 sept.	Rejetée	
Air Canada	Décision du C.T.A. communiquée par télex le 13 sept. 1983 et revenant sur le programme de primes d'Air Canada devant entrer en vigueur le 15 août 1983, suite à la décision rendue par le Comité de révision le 19 août 1983.	17 oct.	Rejetée	
Bradley Air Services Ltd./ Emery Worldwide	Décision du C.T.A. communiquée par télex le 20 mai 1983 et refusant d'accorder une dérogation au paragraphe 112(11) du R.T.A. au sujet de services mixtes avec Emery Worldwide.	17 oct.	Rejetée	
Sunrise Aviation Ltd.	Décision du C.T.A. n° WD-7304 rendue le 13 avril 1983 et refusant d'accorder l'autorisation d'ajouter des aéronefs du groupe B au permis n° ATC 2281/83(C) relativement au service de classe 4 assuré depuis Penticton (C.-B.).	17 oct.	Rejetée	
Empire Airlines Inc.	Décision du C.T.A. n° 7307 rendue le 19 avril 1983 et refusant d'accorder l'autorisation d'exploiter un service de classe 9-2, groupes C et E, entre Syracuse (N.Y.) et Toronto (Ont.).	17 oct.	Rejetée	
First Air	Décision du C.T.A. n° 7271 rendue le 29 mars 1983 et refusant d'accorder l'autorisation d'ajouter des aéronefs du groupe F et le point Ottawa au permis n° ATC 2500/75(NS).	17 oct.	Rejetée	
Air Canada	Lettre du C.T.A. du 8 févr. 1982 ordonnant à la société de déposer un avis en vertu de l'article 27 de la L.N.T. au sujet de l'acquisition d'actions de Innotech Aviation Ltd.	20 oct.	Révisable	Décision originale modifiée
Adlair Aviation Limited	Ordonnance du C.T.A. n° 1983-A-364 rendue le 17 août 1983 et annulant l'autorisation	24 oct.	Rejetée	

Requérant	Requête	Date de révision	Décision	Révision
	d'exploiter un service de classe 4, groupe C, à partir d'une base située à Cambridge Bay (T.N.-O.).			
Empire Airlines Inc.	Lettre du C.T.A. du 4 août 1983 retournant des requêtes en exploitation d'un service de classe 9-2 entre Syracuse et Ottawa au moyen d'aéronefs du groupe E et en modification du permis n° ATC 1247 en vue d'ajouter des aéronefs du groupe E.	31 oct.	Révisable	Décision originale confirmée
Soundair Corporation	Décision du C.T.A. communiquée par télex le 11 août 1983 et accordant au Port Elgin Flying Club l'autorisation d'exploiter un service de classe 4, groupe A, à partir d'une base située à Wiarton (Ont.).	31 oct.	Rejetée	
Northwest Territorial Airways Ltd.	Décision du C.T.A. n° 7301 rendue le 15 avril 1983 et refusant d'accorder l'autorisation de modifier la condition n° 1 des permis n^{os} ATC 1808/68(NS), 2852/78(NS), 3016/79(NS) et 369/66(CF).	31 oct.	Rejetée	
Abbotsford Flight Centre Ltd.	Décision du C.T.A. n° WD-7459 rendue le 24 juin 1983 et refusant l'autorisation supplémentaire d'exploiter un service de classe 4, groupe A, en vertu du permis n° ATC 1113/60(C), à partir d'une base située à Abbotsford (C.-B.).	31 oct.	Rejetée	
Huntsville Air Services	Décision du C.T.A. n° 7466 rendue le 5 juill. 1983 et refusant d'accorder l'autorisation de supprimer la condition n° 2 du permis n° ATC 3193/80(H).	14 nov.	Révisable (C.T.A.)	Décision en suspens
Airnat Ltée	Ordonnance du C.T.A. n° 1982-A-684 rendue le 2 déc. 1982 et autorisant Propair à exploiter divers services aériens sur la côte nord du Québec en vertu des permis de Régionair et au titre d'un accord de service entre les deux transporteurs.	14 nov.	Rejetée	
Nordair Ltée	Ordonnance du C.T.A. n° 1983-A-427 rendue le 14 sep. 1983 et refusant le tarif Aubaine entre Montréal/Ottawa et Toronto.	28 nov.	Rejetée	

Requérant	Requête	Date de révision	Décision	Révision
Calgary Flight Training Centre Ltd.	Décision du C.T.A. n° WDA-7504 rendue le 25 juill. 1983 et refusant l'autorisation d'ajouter des aéronefs du groupe B au permis n° ATC 3343/82(C).	28 nov.	Rejetée	
Ilford-Riverton Airways Ltd.	Décision du C.T.A. n° 7464 rendue le 30 juin 1983 et refusant l'autorisation de desservir également le point Oxford House en vertu du permis n° ATC 624/52(NS).	28 nov.	Rejetée	
Tri-Western Helicopter Corp.	Décision du C.T.A. n° WD-7409 rendue le 7 juin 1983 et refusant l'autorisation de supprimer la condition n° 2 du permis n° ATC 1840/68(H) (restriction géographique).	28 nov.	Rejetée	
COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER				
Plusieurs requêtes (4)	Ordonnance du C.T.C.F. n° WDR-00884 rendue le 28 sept. 1982 et autorisant le CN à abandonner la subdivision Acadia Valley entre les points milliaires 0,0 et 23,67 à compter du 31 août 1983.	21 févr.	Rejetée	
Plusieurs requêtes (4)	Ordonnance du C.T.C.F. n° WDR-00891 rendue le 5 oct. 1982 et autorisant le CN à abandonner la subdivision Stettler entre les points milliaires 12,3 et 100,4 à compter du 31 août 1983.	25 avril	Révisable	Décision originale modifiée
Canadien National	Ordonnance du C.T.C.F. n° WDR-00974 rendue le 23 déc. 1982 et spécialement les alinéas 3 et 4 au sujet de la construction d'une voie en boucle desservant l'élévateur de la S.W.P. de la subdivision Cudworth.	2 mai	Révisable	Décision originale modifiée
Plusieurs requêtes (3)	Ordonnance du C.T.C.F. n° WDR-00884 rendue le 28 sept. 1982 et autorisant le CN à abandonner sa subdivision Oakland entre les points milliaires 1,00 et 53,38 à compter du 31 août 1984.	16 mai	Rejetée	
Canadien Pacifique	Ordonnance du C.T.C.F. n° R-34836 rendue le 28 janv.	16 mai	Rejetée	

Requérant	Requête	Date de révision	Décision	Révision
	1983 au sujet du programme de remise en état et de reconstruction des locomotives de CP Rail.			
Dr E. Dickson/ M. G. Dempsey/ M. T. Lefebvre	Ordonnance du C.T.C.F. n° R-34924 rendue le 2 mars 1983 et autorisant CP Rail à abandonner sa subdivision Waltham entre les points milliaires 34,0 et 77,5, 30 jours après la date de l'ordonnance.	11 juill.	Rejetée	
Plusieurs requêtes (6)	Ordonnance du C.T.C.F. n° WDR-1983-00060 rendue le 14 mars 1983 et autorisant le CN à abandonner sa subdivision Winnipegosis entre les points milliaires 0,00 et 20,79 en deux étapes à compter du 13 avril 1983 et du 31 déc. 1985.	8 août	Rejetée	
Plusieurs requêtes (5)	Ordonnance du C.T.C.F. n° WDR-1983-00062 rendue le 17 mars 1983 et autorisant le CN à abandonner sa subdivision Inwood entre les points milliaires 0,50 et 72,00 à compter du 31 août 1985.	22 août	Rejetée	
Canadien National	Ordonnance du C.T.C.F. n° R-35128 rendue le 29 avril 1983 et répartissant les frais de construction d'un prolongement de la voie de garage située à Tupper (N.-É.) comme suit : 40 % au CN et 60 % à VIA Rail.	12 sept.	Rejetée	
VIA Rail Inc.	Décision du C.T.C.F. rendue le 31 mars 1982 relativement à l'attribution d'une marge pour le fonds de roulement aux fins de déterminer les frais d'immobilisations.	12 sept.	Révisable (C.T.C.F.)	Décision en suspens
Canadien National	Décision du C.T.C.F. rendue le 21 juin 1983 et ordonnant à la société de publier des renseignements confidentiels sur les frais relativement à sa requête en abandon de la subdivision Oxford.	28 nov.	Révisable (C.T.C.F.)	Décision en suspens
Canadien National	Ordonnance C.T.C.F. n° R-35380 rendue le 7 juill. 1983 et refusant de reconnaître les frais de circulation du CN dans le cadre de l'ordonnance au sujet du	28 nov.	Rejetée	

Requérant	Requête	Date de révision	Décision	Révision
	paiement d'une subvention sur la subdivision Centreville de la province du Nouveau-Brunswick.			
Madawaska Wood Products Ltd.	Ordonnance du C.T.C.F. n° R-35450 rendue le 2 août 1983 et autorisant le CN à abandonner sa subdivision Renfrew entre les points milliaires 43,79 et 134,05, 90 jours après la date de l'ordonnance.	28 nov.	Rejetée	
Ministère des Transports de la Saskatchewan	Ordonnance du C.T.C.F. n° WDR-1983-00145 rendue le 26 juill. 1983 et autorisant le CN à abandonner sa subdivision Preeceville entre les points milliaires 7,73 et 113,58 à compter du 1er août 1987.	28 nov.	Révisable (C.T.C.F.)	Décision en suspens
COMITÉ DES TRANSPORTS PAR VÉHICULE À MOTEUR				
Bedford Transport Limited	Décision du C.T.V.M. n° MV-ARFAA-220 (MV-83-4) rendue le 7 avril 1983 et stipulant que certains transports de marchandises n'étaient pas admissibles à des subventions.	11 juill.	Rejetée	
COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU				
Jensen Shipping Ltd.	Lettre du C.T.E. du 6 juill. 1983 informant le ministère du Revenu qu'aucun navire acceptable enregistré en vertu de la Partie I de la Loi sur la marine marchande du Canada n'était disponible pour effectuer des transports entre Windsor et Thunder Bay.	14 juill.	Rejetée	
Compagnie Maritime Belge	Décision du C.T.E. n° 11-83 rendue le 29 août 1983 et ordonnant à la société de publier un avis en vertu de l'article 27 de la L.N.T. au sujet d'une transaction mettant en cause la C.M.B. et Dartcan Inc.	28 nov.	Rejetée	

Annexe XXVII
Comité de révision

REQUÊTES EN INSTANCE LE 31 DÉCEMBRE 1982

Requérant	Requête	Date de révision	Décision	Révision
Ministère des Transports et des Communications de l'Ontario	Décision du C.T.C.F. rendue le 23 oct. 1980 dans laquelle le Comité déclare ne pas avoir compétence pour intervenir dans les questions de location de voies d'évitement privées demandées par les sociétés de chemin de fer à diverses industries.	30 mars 1981	Décision en suspens en attendant une autre intervention du C.T.C.F.	Décision originale modifiée
South Coast Airways Ltd.	Décision du C.T.A. n° 6543 rendue le 8 sept. 1981 et refusant l'autorisation d'exploiter un service de classe 3, groupe A-RW, entre Vancouver et Victoria (C.-B.).	11 janv. 1982	Révisable (C.T.A.)	Décision en suspens
Ville de Calgary	Ordonnance du C.T.C.F. n° R-32761 rendue le 5 oct. 1981 et autorisant la construction d'un viaduc au point milliaire 168,75, subdivision Brooks de CP Rail, et l'attribution à la société ferroviaire d'un montant de 62 500 $ aux fins de construction.	23 févr. 1982	Révisable (C.T.C.F.)	Décision en suspens
Gendall Air Ltd.	Décision du C.T.A. n° 6615 rendue le 1er déc. 1981 et refusant d'accorder l'autorisation d'exploiter un service de classe 3, groupe B, entre Edmonton (Alb.) et Buffalo Narrows (Sask.)	9 mars 1982	Révisable (C.T.A.)	Décision en suspens
Northway Aviation Ltd.	Ordonnance du C.T.A. n° 1982-A-149 rendue le 22 mars 1982 et annulant le permis n° ATC 1960/70(NS) quant au point Winnipeg (Man.).	1er juin 1982	Révisable (C.T.A.)	Décision originale confirmée
North Cariboo Inc.	Décision du C.T.A. n° 6602 rendue le 18 nov. 1981 et accordant à Armbuster Industries Ltd. l'autorisation d'exploiter un service de classe 4, groupes A, B et C, à partir d'une base située à Fort St. John (C.-B.).	7 juin 1982	Révisable (C.T.A.)	Décision en suspens
Canadien Pacifique	Directive du C.T.C.F. émise le 1er févr. 1982 au sujet du programme de remise en état et de reconstruction des locomotives de CP Rail.	15 juin 1982	Révisable (C.T.C.F.)	Décision originale confirmée

Requérant	Requête	Date de révision	Décision	Révision
Plusieurs requêtes (3)	Décision du C.T.A. n° WD-6699 rendue le 16 mars 1982 et accordant à Airspan Enterprises Ltd. l'autorisation d'exploiter des services de classes 4 et 9-4, groupe A-RW, à partir d'une base située à Sechelt (C.-B.).	29 juin 1982	Révisable (C.T.A.)	Décision originale confirmée
Canadien Pacifique	Ordonnance du C.T.C.F. n° R-33701 rendue le 7 avril 1982 relativement à un croisement de voies superposées situé au point milliaire 88,08 de la subdivision Cascade.	13 juill. 1982	Révisable (C.T.C.F.)	Décision originale modifiée
Canadien Pacifique	Décision du C.T.C.F. communiquée par télex le 29 oct. 1981 et ordonnance n° R-32986 rendue le 20 nov. 1981 relativement à un passage à niveau situé au point milliaire 12,06 de la subdivision Galt.	23 juill. 1982	Révisable (C.T.C.F.)	Décision en suspens
Mall Airways	Décision du C.T.A. n° 6759 rendue le 11 mai 1982 et refusant d'accorder l'autorisation d'exploiter un service de classe 9-3 entre Toronto et Syracuse (N.Y.) au moyen d'aéronefs des groupes B et C.	27 juill. 1982	Révisable (C.T.A.)	Décision originale modifiée
Won-Del Aviation	Ordonnance du C.T.A. n° 1982-A 216 rendue le 21 avril 1982 et annulant les permis n^{os} ATC 1380/62(C) et 308/62(CP).	21 déc. 1982	Révisable (C.T.A.)	Décision en suspens
Canadien National Canadian Pacifique	Décision du C.T.V.M. n° MV-ARFA-191 (MV-82-4) rendue le 9 juin 1982 et ordonnance n° MV-1967-82 rendue le 17 juin 1982 relativement à l'inadmissibilité à des paiements de subvention pour certains transports de tourbe à destination des États-Unis.	27 oct. 1982	Révisable	Décision originale modifiée

Annexe XXVIII
Comité de révision

JUGEMENTS RENDUS PAR LE MINISTRE DES TRANSPORTS, 1983

Appelant	Objet de l'appel	Date du jugement	Jugement
PROPAIR Inc./Société d'aménagement de l'Outaouais/Ministère des Transports du Québec	Décision du C.T.A. n° 6707 rendue le 23 mars 1982 et accordant à Bradley Air Services l'autorisation d'exploiter un service de classe 2, groupe E, entre Ottawa, Val-d'Or et Rouyn-Noranda.	13 déc. 1982	Renvoi à la C.C.T. aux fins de révision. Décision en suspens
Burrard Air Ltd.	Décision du Comité de révision rendue le 11 août 1982 et refusant la requête en révision de la décision du C.T.A. n° 6719 relativement à l'autorisation d'exploiter un service de classe 4, groupe A-RW, à partir de Vancouver.	25 févr. 1983	Rejeté
Ontario Worldair Ltd. (Price Waterhouse Ltd.)	Ordonnance du C.T.A. n° 1982-A-536 rendue le 16 août 1982 et refusant de reconnaître le transfert projeté de certains permis de Ontario Worldair à Victor P. Pappalardo.	16 mars 1983	Rejeté
Pacific Helicopters Ltd.	Ordonnance du C.T.A. n° 1982-A-262 rendue le 17 mai 1982, décision du Comité de révision communiquée par télex le 29 juin 1982 et décision du C.T.A. communiquée par télex le 15 juin 1982 relativement à la suspension du permis n° ATC 3085/80(H) pour une période de 21 jours.	25 mars 1983	Rejeté
Aeronaves de Mexico	Décision du C.T.A. rendue le 4 mai 1983 et refusant d'accorder une dérogation à l'exigence de dépôt pour permettre à la société d'exploiter un programme de VARA/AVTC Toronto/Montréal/Puerto Vallarta pour le compte de Sunquest Vacations, à compter du 7 mai 1983.	6 mai 1983	Décision originale modifiée
Soundair Corporation	Décision du Comité de révision rendue le 14 déc. 1982 et refusant la requête en révision de la décision du C.T.A. n° 6792 relativement à l'autorisation d'exploiter un service de classe 4, groupe E, à partir de Montréal.	25 mai 1983	Renvoi à la C.C.T. aux fins de révision. Décision originale confirmée
Skycharter Limited	Décision du C.T.A. n° 7161 rendue le 31 janv. 1983 et annulant les permis n^{os} ATC 1778/68(C) et ATC 393/68(F) relativement à l'autorisation d'exploiter au moyen d'aéronefs des groupes E et F.	20 juin 1983	Renvoi à la C.C.T. aux fins de révision. Décision originale confirmée
Ellair Limited	Décision du Comité de révision rendue le 11 févr. 1983 et rejetant la requête en révision de la décision du C.T.A. n° 6885 relativement à l'exploitation de services aériens dans la région centrale nord du Manitoba. Dossiers n^{os} 5698, 5528 et 5516 WD.	26 juill. 1983	Rejeté

Appelant	Objet de l'appel	Date du jugement	Jugement
Airwabusk	Décision du C.T.A. n° 7095 rendue le 20 déc. 1982 et refusant d'accorder l'autorisation d'exploiter un service de classe 3, groupe B, entre Timmins et Moosonee.	26 juill. 1983	Rejeté
Liard Air Ltd.	Décision du Comité de révision communiquée par télex le 13 sept. 1983 et abrogeant l'autorisation d'exploiter un service du groupe B à compter du 24 sept. 1983, à partir d'une base située à Fort Liard (T.N.-O.).	Le transporteur a retiré son appel le 27 sept. 1983	
Soundair Corporation/ Clarkson Company Ltd.	Décision du C.T.A. communiquée par télex le 3 nov. 1983 et refusant à Soundair un permis l'autorisant temporairement à exploiter un service à Winnipeg (Man.).	22 déc. 1983	Rejeté

Annexe XXIX
Direction de la recherche

RAPPORTS DE RECHERCHE PUBLICS

1983

Rapport N°	Titre
1983-01F	L'industrie du camionnage pour compte d'autrui dans les provinces atlantiques: Études de cas provinciaux
1983-02F	La structure des taux dans l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui: Effets de la réglementation économique
1983-03F	Le rôle de Churchill dans le système de transport du nord du Canada
1983-04F	La tarification dans l'industrie du transport maritime de ligne régulière: Une revue des modèles conceptuels
1983-05F	Revue des tarifs aériens réduits: Les cinq premières années

AUTRES RAPPORTS DE RECHERCHE

Les transports: Tendances et questions particulières, 1983.

Série de séminaires de recherche, printemps 1982.

Étude de la desserte ferroviaire de Vancouver — Rapport de la phase 1, mars 1983.

POOR

QUALITY

ORIGINAL